ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ

REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA,
ORIENTAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Anul II, No. 1 **Ianuarie 1933**

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața, porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice.

Digul portului Constanța iarna

„Cheia mânfairii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

Căile Levantului . . . . . Jean Bart

Salvarea vaporului Principesa Maria . . . . C-dor Boerescu

Blue Band . . . . . M. Gheorghiu

Salvarea lui „Atlantique" . . . . . Nostromo

Enciclopedia Mării . . . . . C. Amiral Buholtzer

Răul de Mare . . . . . Dr. S. Dumitrescu

Inotul și Omul . . . . . Locot. P. Epureanu

Literatură { *Un marinar* . . . . . Căpitan Dancovici
In jurul unei expoziții . . . . . J. B.
Portul (poezie) . . . . . Ion Plutașu

Cronica: *Școala apei; Dezastrul vaporului „Atlantique"; Adunarea generală a Ligei Navale; Un dar Ligei; Morții noștri.*

Pe marginea cărților: *Prefață la un Memoriu de Război și Revoluție, Le Berceau sur l'Abime (John Lowelle).*

Informații; Noutăți;

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)

Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moș Delamare)

Secretarul „ Cpt. ȘTUBEY D.

Administratorul Revistei: Comandor G MUNTEANU

Prețul abonamentelor pe un an:

Pentru instituții, intreprinderi, agenții . . . . . Lei 800

Pentru școli, căzărmi . . . . . „ 400

Pentru particulari . . . . . „ 300

Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari inferiori de porturi și pescării . . . . . „ 150

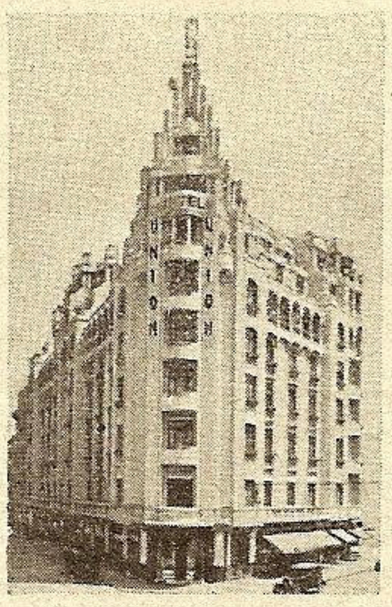
Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizației, primesc de drept revista, în comptul cotizației anuale de 280 lei.

La cel puțin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

Redacția și Administrația: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală

Telefon 367/98

BUCUREȘTI



HOTEL UNION

Propr. I. C. STOIAN

STR. ARISTIDE BRIAND No. 6

(fostă Regală)

SITUAT IN PLIN CENTRU AL CAPITALEI

ELEGANŢA, CONFORT, LUX.
CALORIFER, ASCENSOR, BAI, TELEFON

Apă caldă şi rece la toate etajele

CONSTRUCŢIE NOUĂ IN
MODELUL PALACE-URILOR STRĂINE

INTINERARIUL

LINIE: CONSTANŢA—VARNA—ISTANBUL—SALONIC

CURSE DESERVITE LA FIECARE DOUĂ SĂPTĂMÂNI DE VAPORUL «PRINCIPESA MARIA»

(SUB REZERVA DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	Legăturile cu trenurile*	PLECĂRI SI SOSIRI IN PORTURI											
CONSTANŢA	§ 1	Plecarea, Luni ora 11	2 Ian.	16 Ian.	30 Ian.	13Feb.	27Feb.	13 Mar	27 Mar	10Apr.	24Apr.	8 Mai	22 Mai
VARNA	§ 2	Sosire Luni ora 17^{30}	2 Ian.	16 Ian.	30 Ian.	13Feb.	27Feb.	13 Mar	27 Mar	10Apr.	24Apr.	8 Mai	22 Mai
	§ 3	Plecare „ „ 22	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
ISTANBUL	§ 4	Sosire Marţi ora 10	3 Ian.	17 Ian.	31 Ian.	14Feb.	28Feb.	14Mar	28Mar	11Apr.	25Apr.	9 Mai	23 Mai
	§ 5	Plecarea „ „ 16	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„
SALONIC	§ 6	Sosire Miercuri ora 19^{30}	4 Ian.	18 Ian.	1 Feb.	15Feb.	1 Mar.	15Mai	29Mar	12Apr.	26Apr,	10 Mai	24 Mai
	§ 7	Plecare Vineri „ 12	6 „	20 „	3 „	17 „	3 Mar.	17 „	31 „	14Apr.	28 „	12 „	26 „
ISTANBUL	§ 4	Sosire Sâmbătă ora 14	7 Ian.	21 Ian.	4 Feb.	18Feb.	4 Mar.	18Mar	1 Apr.	15Apr.	29Apr.	13Mai	27 Mai
	§ 8	Plecare Duminică ora 11	8 „	22 „	5 „	19 „	5 „	19 „	—	—	—	—	—
		„ „ „ 9^{30}	—	—	—	—	—	—	2 Apr.	16Apr.	30Apr.	14 Mai	28 Mai
VARNA	§ 2	Sosire Duminică ora 20^{30}	ESCALA SUSPENDATĂ						2 Apr.	16Apr.	30Apr.	14 Mai	28 Mai
	§ 3	Plecare „ „ 22^{30}							„	„	„	„	„
CONSTANŢA	§ 9	Sosire Luni ora 4	9 Ian.	23 Ian.	6 Feb.	20Feb.	6 Mar.	20Mar	3 Apr.	17Apr.	1 Mai	15 Mai	29 Mai

*) Pentru legăturile de cale ferată a se consulta pagina specială „Legăturile cu trenurile“.

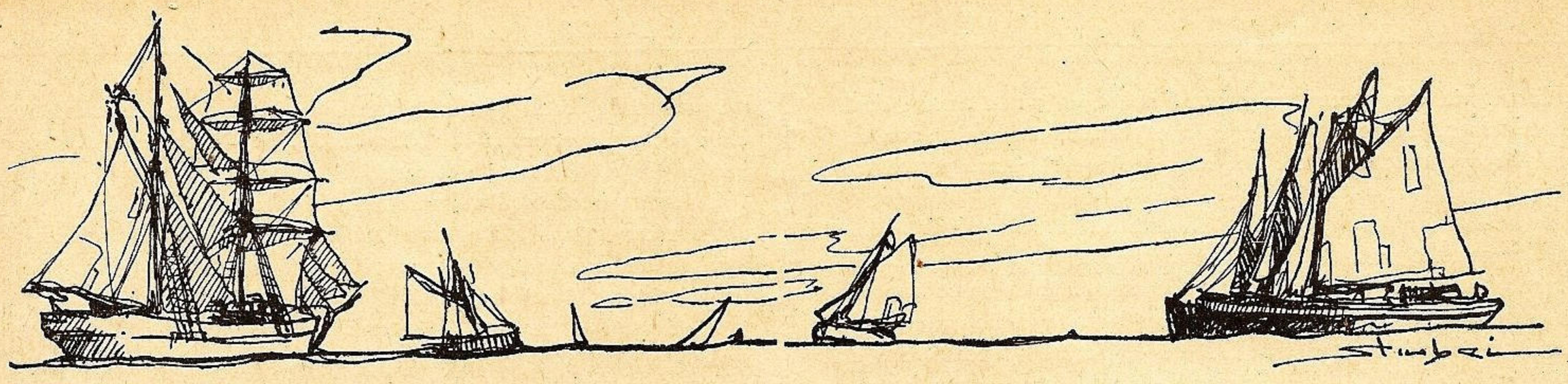
ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „DACIA“ ŞI „ROMANIA“

Linia I: Constanţa — Istanbul — Pireu — Alexandria — Pireu — Istanbul Constanţa
Linia II: Constanţa — Istanbul — Pireu — Beirut — Haifa — Alexandria — Pireu — Istanbul — Constanţa
Linia III: Constanţa — Istanbul — Pireu — Alexandria — Haifa — Beirut — Pireu — Istanbul — Constanţa

(Sub rezervă de modificări fără aviz prealabil)

PORTURI DE ESCALĂ		Legaturile cu trenurile*	Ziua şi ora de plecare şi sosire			ROMÂNIA (I)	DACIA (II)	ROMÂNIA (I)	DACIA (II)	ROMÂNIA (I)	DACIA (II)	ROMÂNIA (I)	DACIA (III)	ROMÂNIA (I)	DACIA (II)	ROMÂNIA (I)	DACIA (III)	ROMÂNIA (I)	DACIA (II)	ROMÂNIA (I)	DACIA (III)	ROMÂNIA (I)	DACIA (II)	ROMÂNIA (I)	DACIA (III)	ROMÂNIA (I)
			Linia I	Linia II	Linia III																					
CONSTANŢA	plec.	§ 10	Sâmb. ora 23	Sâmb. ora 23	Sâmb. ora 23	IANUAR. 7 „	IANUAR. 14 „	IANUAR. 21 „	IANUAR. 28 „	FEBRUA. 4 „	FEBRUA. 11 „	FEBRUA. 18 „	FEBRUA. 25 „	MARTIE 4 „	MARTIE 11 „	MARTIE 18 „	MARTIE 25 „	APRILIE 1 „	APRILIE 8 „	APRILIE 15 „	APRILIE 22 „	APRILIE 29 „	MAI 6 „	Mai 13 „	MAI 20 „	MAI 27 „
ISTANBUL	sos.	§ 11	Dum. „ 14	Dum. „ 14	Dum. „ 14	8 „	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „	19 „	26 „	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	7 „	14 „	21 „	28 „
	plec.	§ 12	Luni „ 11	Luni „ 11	Luni „ 11	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „	20 „	27 „	6 „	13 „	0 „	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „	1 Mai	8 „	15 „	22 „	29 „
PIREU	sos.	§ 13	Marţi „ 12	Marţi „ 12	Marţi „ 12	10 „	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „	28 „	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „
	plec.	§ 14	„ „ 19	„ „ 19	„ „ 19	10 „	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „	28 „	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „
BEIRUT	sos.	§ 15	—	Joi „ 15	—	—	19 „	—	—	—	16 „	—	—	—	16 „	—	—	—	13 „	—	—	—	11 „	—	—	—
	plec.	§ 16	—	„ „ 23	—	—	19 „	—	—	—	16 „	—	—	—	16 „	—	—	—	13 „	—	—	—	11 „	—	—	—
HAIFA	sos.	§ 17	—	Vineri „ 6	—	—	20 „	—	—	—	17 „	—	—	—	17 „	—	—	—	14 „	—	—	—	12 „	—	—	—
	plec.	§ 18	—	„ „ 12	—	—	20 „	—	—	—	17 „	—	—	—	17 „	—	—	—	14 „	—	—	—	12 „	—	—	—
ALEXANDRIA	sos.	§ 19	Joi „ 8	Sâmb. „ 8	Joi „ 8	12 „	21 „	26 „	2 Feb.	9 „	18 „	23 „	2 Mart.	9 „	18 „	23 „	30 „	6 „	15 „	20 „	27 „	4 „	13 „	18 „	25 „	1 Iuni
	plec.	§ 20	Sâmb. „ 16 Vineri „ 16	Dum. „ 16	Vineri „ 16	14 „ —	22 „	28 „ —	3 „	11 „ —	19 „	25 „ —	3 „	11 „ —	19 „	25 „ —	31 „	— 7 „	— 16 „	— 21 „	— 28 „	— 5 „	— 14 „	— 19 „	— 26 „	— 2 „
HAIFA	sos.	§ 17	—	—	Sâmb. „ 12	—	—	—	4 „	—	—	—	4 „	—	—	—	1 Apr.	—	—	—	29 „	—	—	—	27 „	—
	plec.	§ 18	—	—	„ „ 23	—	—	—	4 „	—	—	—	4 „	—	—	—	1 „	—	—	—	29 „	—	—	—	27 „	—
BEIRUT	sos	§ 15	—	—	Dum. „ 6	—	—	—	5 „	—	—	—	5 „	—	—	—	2 „	—	—	—	30 „	—	—	—	28 „	—
	plec.	§ 16	—	—	„ „ 12	—	—	—	5 „	—	—	—	5 „	—	—	—	2 „	—	—	—	30 „	—	—	—	28 „	—
PIREU	sos.	§ 13	Luni „ 7 Dum. „ 7	Marţi „ 7	Marţi „ 7	16 „ —	24 „	30 „ —	7 „	13 „ —	21 „	27 „ —	7 „	13 „ —	27 „ —	27 „ —	4 „	— 9 „	— 18 „	— 23 „	2 Mai	— 7 „	16 „	— 21 „	30 „	— 4 „
	plec.	§ 14	Luni „ 13 Dum. „ 13	„ „ 13	„ „ 13	16 „ —	24 „	30 „ —	7 „	13 „ —	21 „	27 „ —	7 „	13 „ —	27 „ —	27 „ —	4 „	9 „	18 „	23 „	2 „	7 „	16 „	— 21 „	30 „	— 4 „
ISTANBUL	sos.	§ 11	Marţi „ 14 Luni „ 14	Mierc. „ 14	Mierc. „ 14	17 „ —	25 „	31 „ —	8 „	14 „ —	22 „	28 „ —	8 „	14 „ —	28 „ —	28 „ —	5 „	— 10 „	— 19 „	— 24 „	3 „	— 8 „	17 „	— 22 „	31 „	— 5 „
	plec.	§ 12	Mierc. „ 11 Marţi „ 11	Joi „ 11	Joi „ 11	18 „ —	26 „	1 Feb. —	9 „	15 „ —	23 „	1 Mart. —	9 „	15 „ —	29 „ —	29 „ —	5 „	— 11 „	— 20 „	— 25 „	4 „	— 9 „	18 „	— 23 „	1 Ian.	— 6 „
CONSTANŢA	sos.	§ 21	Joi „ 3 Mierc. „ 3	Vineri „ 3	Vineri „ 3	19 „ —	27 „	2 „ —	10 „	16 „ —	24 „	2 „ —	10 „	16 „ —	24 „	30 „ —	7 „	— 12 „	— 21 „	— 26 „	5 „	— 10 „	19 „	— 24 „	2 „	— 7 „

*) Pentru legăturile de cale ferată a se consulta pagina specială „Legăturile cu trenurile“



CĂILE LEVANTULUI

de JEAN BART

„După clădirea măreţului pod peste Dunăre, după „punerea în lucrare a portului Constanţa, ajutat de „Dumnezeu, am înfiinţat Serviciul Maritim al Statului „Român pentru a face un pas nou şi hotărât în des„voltarea noastră economică". Aceste sunt cuvintele rostite de înţeleptul Rege Carol I, la botezul primului vapor românesc pentru linia maritimă Constanţa-Orient.

Inlesnirea exportului, deschidere de noui pieţe pentru produsele noastre, atragerea tranzitului, afirmarea prestigiului naţional, am avut în vedere prin crearea Serviciului Martim Român, şi totuş, de câteva ori s'a pus în discuţie chestiunea desfiinţărei acestei instituţii care a adus în trecut atâta cinste ţării. S'au găsit oameni politici cari au socotit că este un prea mare lux naţional ca România să aibă o linie de navigaţie maritimă, care dacă aduce un profit moral produce şi un deficit material.

Regele Carol I şi sfetnicii lui s'au opus totdeauna la vânzarea vapoarelor şi desfiinţarea Serviciului Maritim. Este o miopie politică de a privi numai deficitul direct al transporturilor, fără să vezi mai departe, profitul indirect adus economiei naţionale prin înlesnirea exportului.

„Vapoarele nu trebue să se vândă. Din toată sărăcia trebue să facem încă mai multe vapoare româneşti.

„Nu ne-am gândit niciodată la un profit direct „când am înfiinţat o linie de vapoare postale în Orient" — zicea răposatul Dim. Sturza

Câtă importanţă dau alte ţări transporturilor maritime e destul să amintim că ţări, fără ieşiri la mare ca Ungaria, Austria, Cehoslovacia, îşi creează acum societăţi de navigaţie maritimă.

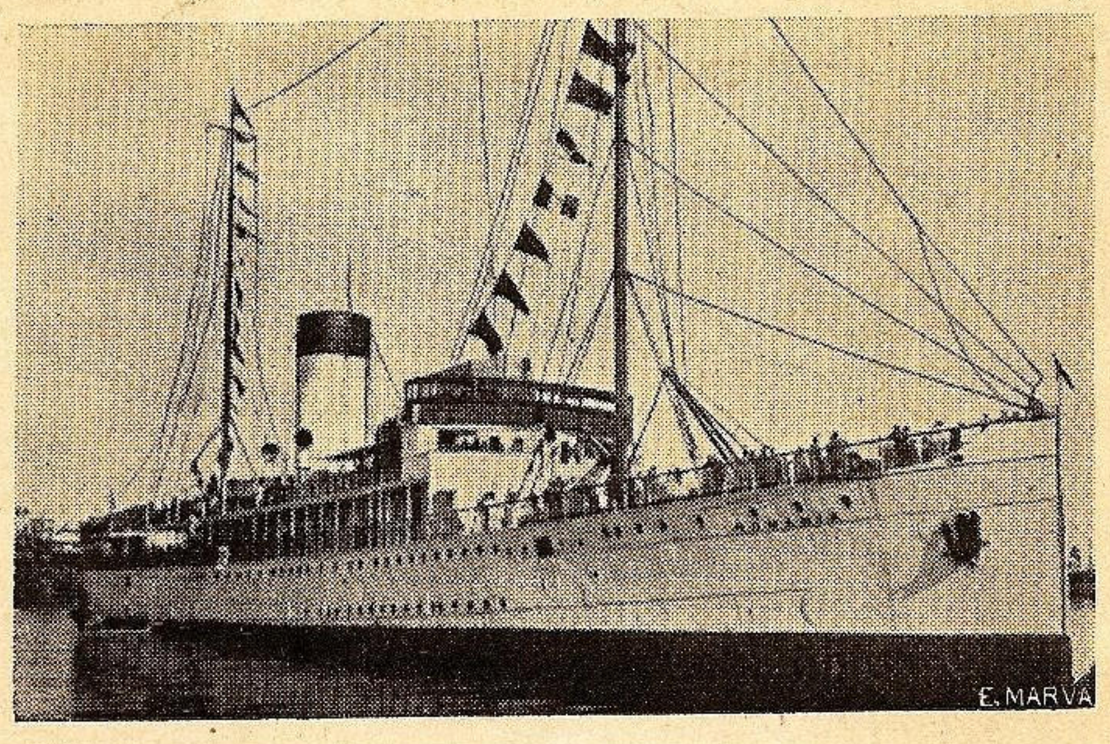
Căci în fond o linie naţională maritimă nu este decât prelungirea căilor de comunicaţie din interiorul ţării, pe întinsul mărilor, până în porturile străine cu care avem legături comerciale.

Cui i-ar trece prin minte să vândă sau să concesioneze străinilor exploatarea căilor ferate din ţară pentru motivul că dau deficite ? Pentru ce am renunţa de bună voe în favoarea străinilor la utilizarea căilor mărei.

Toate ţările fac enorme sacrificii subvenţionând companiile de navigaţie.

Ce produse româneşti plasam noi pe piaţa Egipetului înainte de înfiinţarea Serviciului Maritim ? Incă odată s'a adeverit vechiul principiu : comerţul urmează pavilionul.

Numai prin organizarea transporturilor maritime putem ajunge la o espansiune economică a României în Orient. Pare că începe a se înţelege şi la noi acest mare interes naţional. Dacă se urmărea la timp programul de desvoltare al Serviciului Maritim nu ajungeau Grecii şi Turcii să ne întreacă în transporturile din Orient. Căci pe apă concurenţa e mai cumplită decât pe uscat.



Vaporul poştal „România".

Vapoarele româneşti sunt vechi, nu mai corespund cerinţelor. Să le vindem ? Scăpăm bugetul de o povară. Dar nici odată n'a fost o ocazie mai favorabilă de a cumpăra vapoare eftine pentru a ne reface flota de mare. Inţelepciunea şi prevederea au biruit. Şi pe calea cea bună am început să ne îndrumăm.

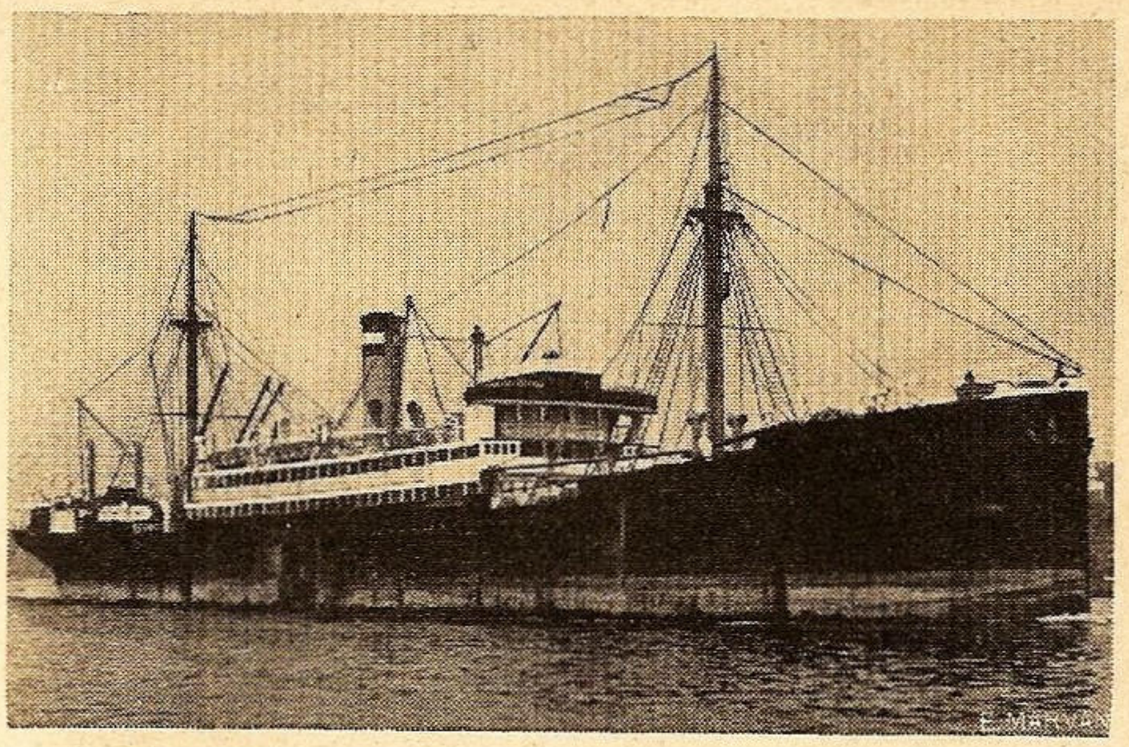
Rămâne numai a se face cu atenţie o alegere potrivită de anume tipuri de vase, care trebue să corespundă nevoilor noastre.

*

Iată vederile d-lui ministru *Eduard Mirto* în expunerea făcută către Consiliul de Miniştri pentru aprobarea cumpărărei celor trei vase de mare.

Criza prin care trece ţara noastră nu se va putea atenua decât printr'o intensificare cât mai mare a exportului produselor noastre; e nevoe deci să căutăm cât mai multe debuşeuri pentru aceste produse.

In această ordine de idei, Regia Autonomă a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe Apă, pendinte actualmente de Ministerul Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor, a căutat să înlesnească exportul pe mare spre unele regiuni în care produsele noastre nu era încă destul de introduse, cum sunt Siria şi Palestina. In acest scop s'a înfiinţat o linie de mărfuri Dunăre-Levant cu itinerar regulat care plecând din Dunăre să atingă porturile: Pireu, Iaffa, Haiffa, Beyrouth şi Alexandria. Această linie aduce un enorm serviciu exportatorilor noştri de lemnărie şi cereale, cari acu pot să-şi trimită mărfurile lor în partide mici şi cu navluri eftine.



Vaporul „Ardeal".

Din nenorocire însă vapoarele de care dispune Serviciul Maritim Român fiind extrem de vechi, necesită reparaţii dese şi costisitoare şi chiar cu aceste reparaţii a ajuns momentul când trebue să le scoatem complet din uz, ne mai îndeplinind condiţiunile de navigabilitate prescrise şi de a nu putea obţine certificat de navigaţie pentru aceste vapoare.

Pe de altă parte din cauză că aceste vapoare şi chiar vapoarele străine, care fac escală în porturile româneşti, nu pot încărca vite sau transporta carne frigoriferată, exportul de vite româneşti în Orientul apropiat, unde s'ar putea absorbi un minimum de 20.000 vite anual şi 10 vagoane carne frigoriferată, în valoare de circa 200 milioane lei, nu se poate efectua.

In urma aprobării dv. s'a achiziţionat vaporul *„Ardealul"*, care a înlocuit vechiul vapor *„Constanţa"* care putea încărca numai 3000 tone. Acest vapor a dat foarte bune rezultate în exploatare prin faptul că deşi poate încărca în total 7000 tone, adică de peste 2 ori mai mult, costul exploatărei este de 2 milioane lei anual mai eftin decât al vaporului tip *„Constanţa"*, pe lângă că acest vapor mai poate transporta vite şi carne frigoriferată.

Cum nici celelalte 3 vapoare *„Iaşi"*, *„Bucureşti"* şi *„Dobrogea"* similare cu vaporul *„Constanţa"* nu mai pot naviga, se impune înlocuirea lor cu alte 3 vapoare similare cu vaporul *„Ardealul"* pentru continuarea curselor liniei Dunăre-Levant, căci altfel întreruperea acestor curse ar fi dăunătoare interesului exportului de cereale, lemne şi vite în Orientul apropiat, singurul debuşeu normal al României.

Achiziţionarea a 3 vapoare tip *„Ardeal"* dela firma Hamburg-Amerika-Linie, în valoare totală de 315.000 dolari (circa 52.650.000 lei) poate să înlocuiască cele 3 cargoboturi *„Bucureşti"*, *„Iaşi"* şi *„Dobrogea"*.

Trebue să constatăm că de 20 ani Statul, din cauzele cunoscute, nu s'a putut interesa în mod efectiv de parcul de vase fluvial şi maritim care a ajuns astăzi de a nu-şi mai îndeplini rolul pe care trebue să-l aibă ca mijloc de valorificare a produselor noastre de export.

Poate acum este singura ocazie şi ultimul moment pentru a menţine, recunoaştem cu mari sacrifici, acest avut naţional, fie din punct de vedere moral necesar a emula personalul românesc specializat în navigaţie, dându-i speranţe de viitor.

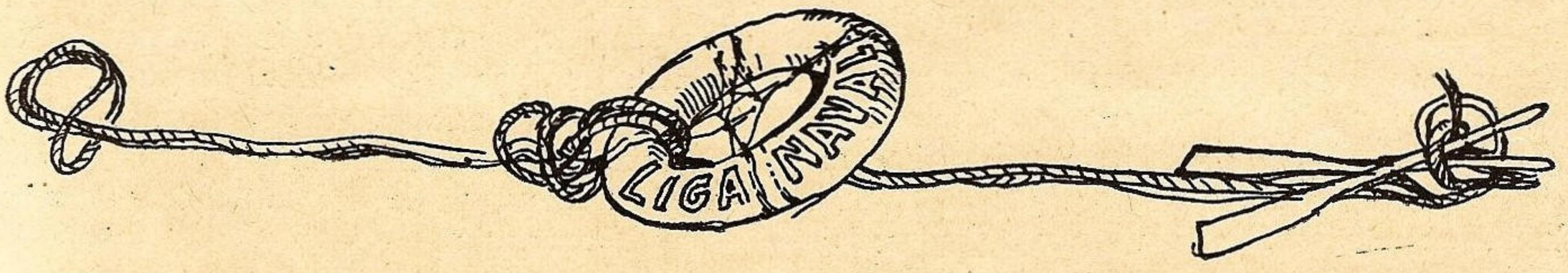
Statul trebue să profite tocmai acum de această criză de navluri, când valoarea vapoarelor a ajuns minimă, pentru a achiziţiona aceste vapoare, de care avem strictă şi urgentă nevoe pentru a îndeplini acest gol şi a da o impulsiune mai ales exportului nostru de vite.

Suntem convinşi că propunerea noastră este făcută după o gândire matură, care conduce la o acţiune pozitivă în această problemă economică a valorificărei produselor pe pieţele străine, achiziţionându-se aceste vapoare speciale, al căror preţ este de cel mult 1/3 din preţul normal, pentru a servi la efectuarea transporturilor eftine şi în condiţiuni convenabile pentru exportatorul român, care este silit a exporta în partide mici şi cât mai dese produsele noastre.

Că aceste sacrificii cad pe fundul unui val de depresiune financiară este adevărat. Dar trebue să constatăm că Statul nu are aci rol de serviciu de transporturi ca un particular, ci trebue să achiziţioneze acum acele vapoare de mare, pentru a face un reviriment în această stagnaţiune a exportului românesc.

Pe de altă parte trebue să fim convinşi că suntem în ultima fază a acestei depresiuni, care nu mai poate continua, căci ar deveni catastrofală.

S'ar putea afirma, fără mult optimism, că se observă chiar un început de micşorare a crizei. Ridicarea cu puţin dar ferm, a preţurilor mondiale a cărbunilor şi a minereurilor ne este o indicaţie, iar eforturile făcute de factori conducători pentru a normaliza raporturile comerciale dintre ţări nu se poate să nu ajungă la un bun rezultat.



Salvarea vaporului „Principesa Maria" eşuat la Tenedos în 1907

de Comandor Cezar Boerescu

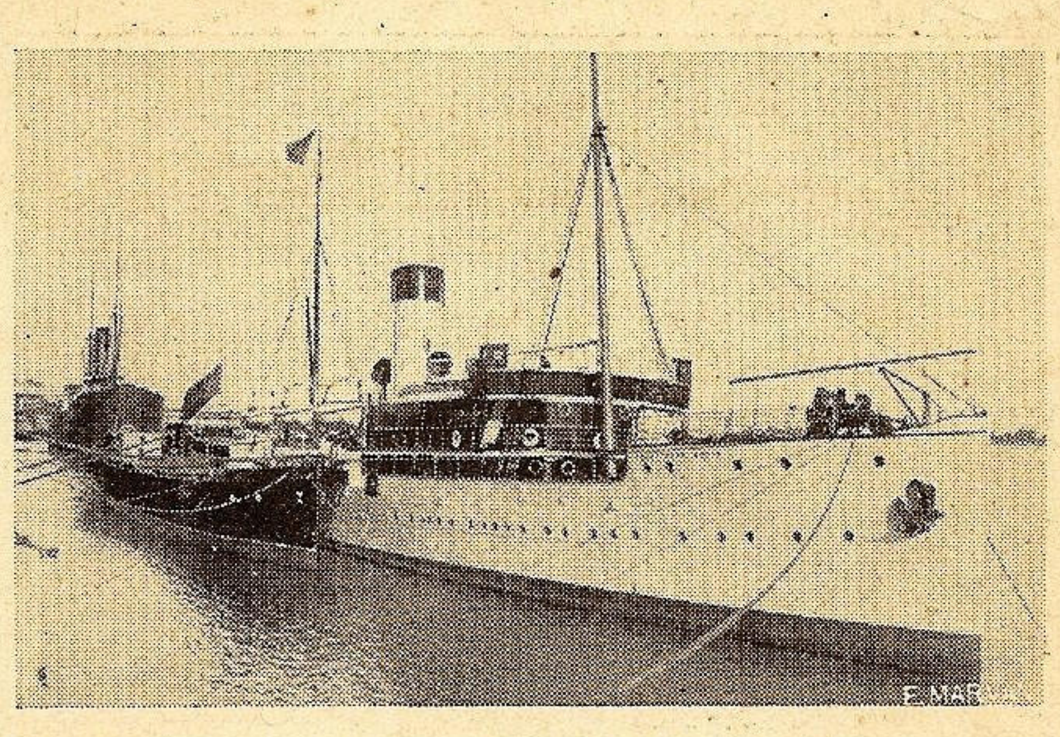
In noaptea de 12/25 Ianuarie 1907 vaporul Serviciului Maritim Român, *„Principesa Maria"*, venind dela Smirna la Constantinopol, eşuează la Capul Oinos al insulei Tenedos. Eşuarea s'a produs din cauza unui puternic vânt de NE care l'a luat în coastă şi l'a derivat dela Capul Baba până la Oinos. Farul Gaidaro, care era în vedere după dublarea capului Baba, s'a mascat un moment de insula Tenedos şi cu toate că Comandantul Ciuchi a răsturnat marşul maşinei, eşuarea s'a produs.

Pentru salvarea vaporului s'a încheiat obişnuitul contract Lloyd „No cure no pay" cu Richard Grech, care poseda două frumoase remorchere de salvare, *„Dahousie"* şi *„Warren Hastings"*, prevăzute cu pompe puternice, un remorcher de serviciu *„Marie Louise"*, scafandrieri, bărci, o cisternă plutitoare de apă dulce şi tot materialul necesar operaţiilor de salvare. La bordul vaporului *„Principesa Maria"* se găsea, pe lângă echipajul complect, regretatul comandor P. Popovătz, sub-director S. M. R., şi inginerul I. D. Ghica, actualul sub-director S. M. R., trimişi de Comandor Coandă, directorul S. M. R., pentru a supraveghea operaţiile de salvare.

Aceste operaţii au început îndată după încheierea contractului. Prima grijă a salvatorilor a fost fixarea vasului în poziţie prin darea ancorelor la larg şi la distanţe cât a permis lungimea lanţurilor, pentru ca hula şi vântul dela larg să nu împingă vaporul mai la coastă, deşi aceste precauţiuni erau inutile în cazul vaporului *„Principesa Maria"*, pentrucă prova era ridicată şi înţepenită pe stânci care se găseau sub magazia No. 2, aşa că numai pupa plutea. Dar salvatorii procedau metodic. S'au făcut apoi încercări de a scoate vasul prin tracţiune cu remorcherele lui Grech şi cu vaporul *„Impăratul Traian"*. S'au rupt remorci şi babale dar *„Principesa Maria"* nu s'a mişcat din loc. S'a decis spargerea stâncilor cu dinamită şi în acest scop am plecat la Bucureşti ca să aduc dinamită şi materialul de mine necesar.

La întoarcere am găsit vaporul *„Principesa Maria"* într'o situaţie mult mai gravă. In noaptea de 7 spre 8 Februarie o tempestă de Sud a bătut insula Tenedos. O noapte întreagă vasul a fost ridicat şi trântit de stânci la fiecare val care izbea capul Oinos, s'au rupt cârma şi axul elicei babord, s'au produs la corp găuri, deformări şi deschideri prin cari apa a năvălit în camera căldărilor, maşinilor, magazia de sub clasa II-a şi în afterpeak. Tot corpul vasului era aşezat acum pe stâncile capului Oinos, lumina electrică şi caloriferele nu mai funcţionau din lipsă de aburi şi întreg personalul vaporului suferea de lipsuri şi frig.

Numai Tolonides, vice-consulul engles din insula Tenedos şi agentul Lloydului, la care era asigurată parte din marfă, venea la bord şi ne aducea proviziuni. Operaţiile de salvare deveniseră cu mult mai grele căci stâncile pătrunseseră prin dublu fund în magaia No. 2 prova, iar în dreptul condensorului babord spărtura în corpul vasului era cât o uşe de mărime mijlocie şi tablele corpului erau aşa de înfundate împrejurul acestei deschideri enorme, că vasul nu mai avea simetrie de flotabilitate, ceiace am constatat când a eşit de pe stânci. Trebuiau distruse stâncile care intraseră în corpul vasului, astupate toate găurile şi deschizăturile, etanşat corpul spre a pompa apa şi apoi nivelat patul de stânci pe care zăcea greu rănită frumoasa navă, cumpărată cu 10 ani mai înainte de Directorul Serviciului Maritim Român, d-l Amiral Coandă, pe atunci Comandor.

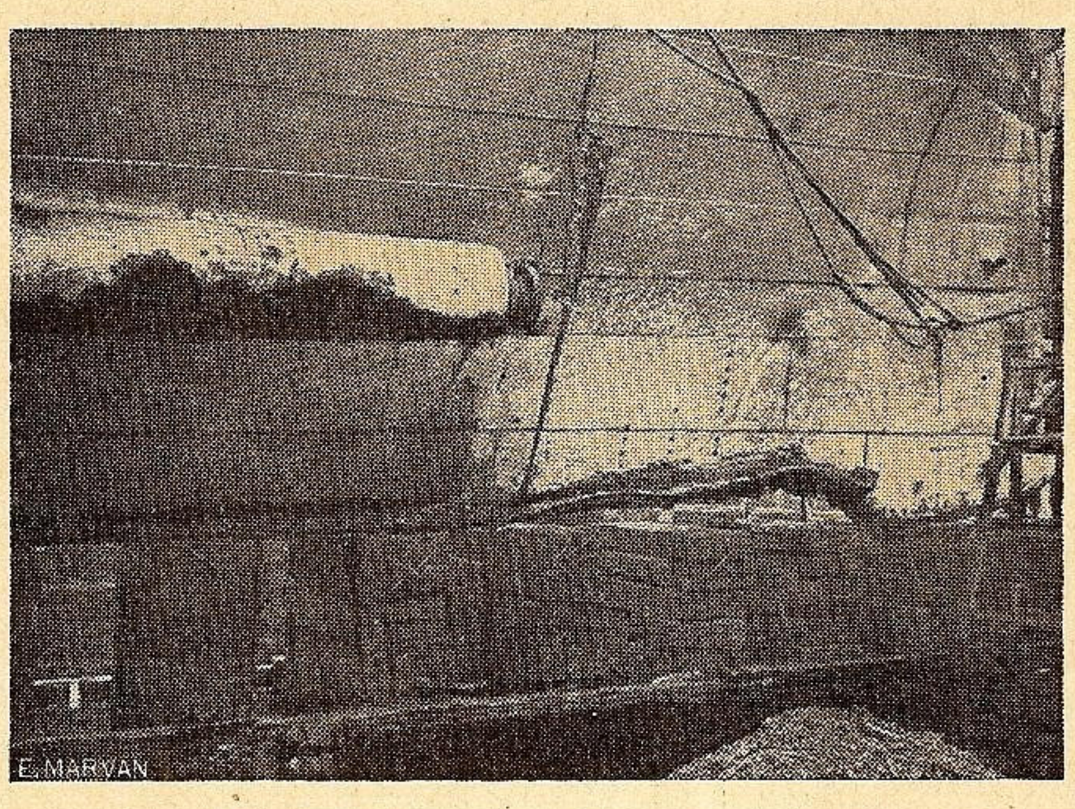


Vaporul Principesa Maria.

După liniştirea timpului, lucrările de salvare reîncepură. Se practicau în stâncile de sub vas găuri de 30—35 cm. adâncime cu ajutorul unor bare de fier, de 10-12 metri lungime, cu capetele oţelite şi făcute în formă de daltă, manevrate de 4—5 oameni aşezaţi pe o plută legată de vas. Locurile unde trebuiau practicate aceste găuri de mină, erau indicate de scafandrieri şi după ce forajul unei găuri era terminat, un scafandrier intra şi curăţa piatra sfărâmată, aşeza un cartuş de dinamită prevăzut cu amorsă, bura bine furnalul de mină astfel format şi eşia afară din apă: mina era gata.

Amorsele pe care le adusesem din Bucureşti odată cu dinamita erau simple tuburi metalice cu puţin fulminant în fund, bune pentru aprindere prin cordon Bickford, nu erau însă prevăzute cu fir de platină care să devie incandescent la trecerea curentului electric, provocând astfel explozia. A trebuit ca din aceste simple capse să confecţionăm, împreună cu d-l Ing. Ghica, amorse electrice, introducând în tubul cu fulminant în mod etanş câte o

bucăţică de fir de plumb subţire de care se servea ca siguranţă la lămpile electrice. Capetele cablului se legau la această amorsă improvizată, se introducea amorsa în cartuşul de dinamită şi după ce se aşeza de scafandrier în gaura de mină, se punea dinamul bordului în marş şi curentul electric provoca explozia. Nici o amorsă nu a dat greş cu toate că s'au făcut 135 exploziuni. Camerile



Vaporul Principesa Maria pe stânci.

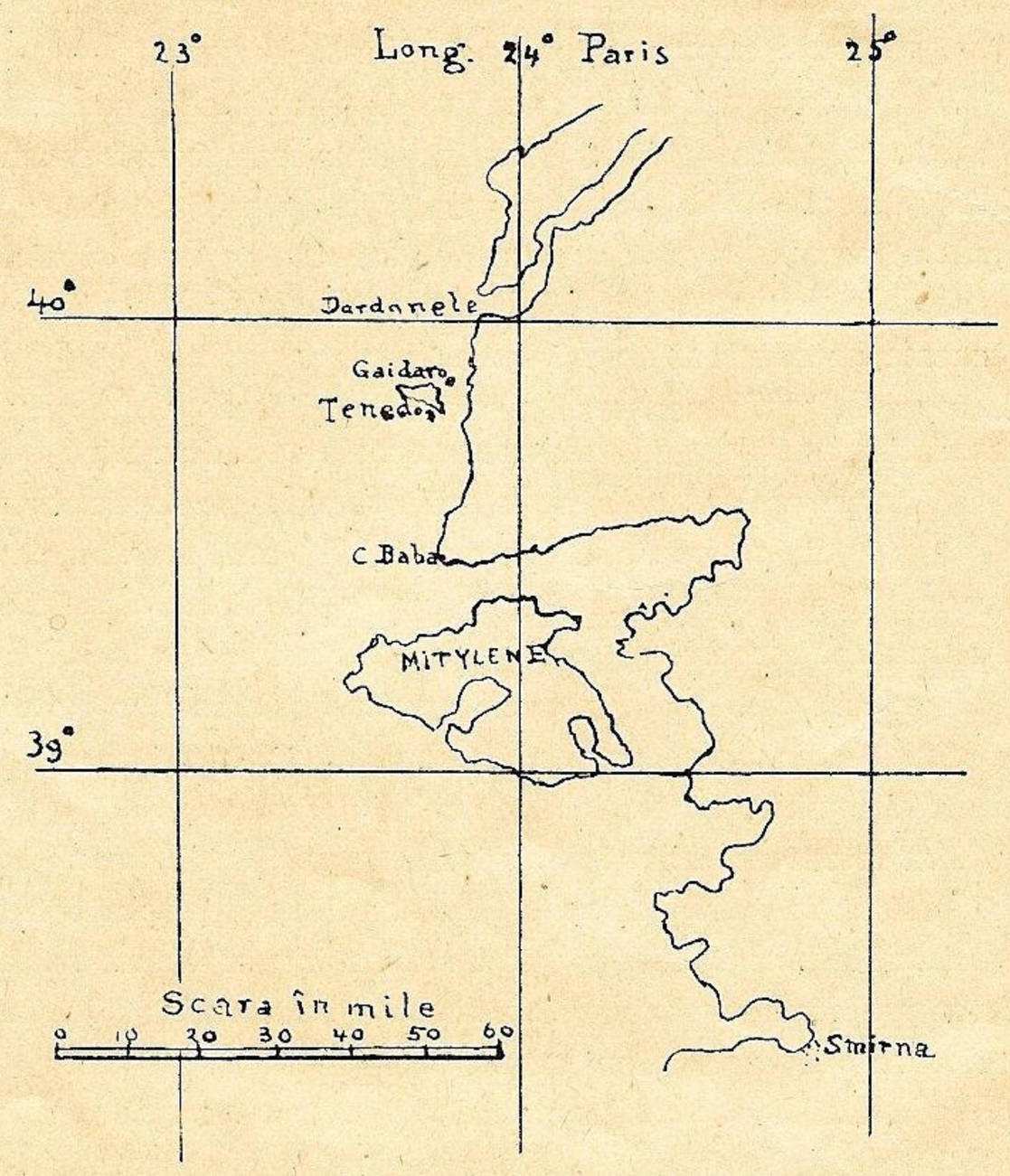
maşinilor şi căldărilor fiind inundate, nu se putea face presiune la căldările vaporului şi am instalat pe punte o căldare auxiliară, care ne-a fost pusă la dispoziţie de Grech ; vaporii dela această căldare puneau în mişcare dinamul şi pompele, dar nu erau suficiente şi pentru calorifere, a trebuit să instalăm un fel de sobe făcute din bidoane vechi de văpsele.

Paralel cu spargerea stâncilor, scafandrierii lucrau şi la astuparea deschizăturilor dela corpul vasului spre a-l etanşa şi începe pomparea apei din cale, camerile maşinilor şi căldărilor. Temperatura apei în Ianuarie şi Februarie nu prea era mare, ba era chiar foarte joasă, totuşi lucrau ore întregi culcaţi pe stânci sub carena vasului ca să astupe deschizăturile dela corp. Abia la ridicarea pe doc la Constantinopol s'au văzut lucrările făcute de scafandrieri la corpul vasului.

La 20 Februarie, vasul era etanşat, apa pompată şi se spera că în curând spargerea stâncilor o să fie terminată spre a începe tragerea cu remorcherele lui Grech. Dar în noaptea de 20 spre 21 Februarie o a doua furtună de Sud ne obligă să lăsăm apa să intre în vas spre a-l afunda şi a-l feri de a fi distrus complect. Totuşi alte deschideri s'au produs în urma acestei furtuni, iar cele vechi nu mai erau etanşe. Lucrările de etanşarea corpului şi spargerea stâncilor trebuiau reîncepute şi în acest scop am adus din Bucureşti încă 10 kilograme dinamită şi materialul necesar. Pe la începutul lunei Martie, regretatul Popovăţ a plecat la Bucureşti, lucrările urmând a se continua sub supravegherea mea şi a inginerului I. D. Ghica.

In cursul lunei Martie timpul fiind mai dulce, lucrările de salvare au mers mai uşor. In acelaş timp se puneau în ordine căldările şi maşina Tribord. Cisterna fiind aruncată de furtună pe stânci şi distrusă, apa dulce necesară la căldări a fost luată dela câteva mici izvoare care ţâşneau din coasta insulei ; le-am captat cu tuburi de condensor ; un mic basin de ciment colecta apa ce curgea din tuburi.

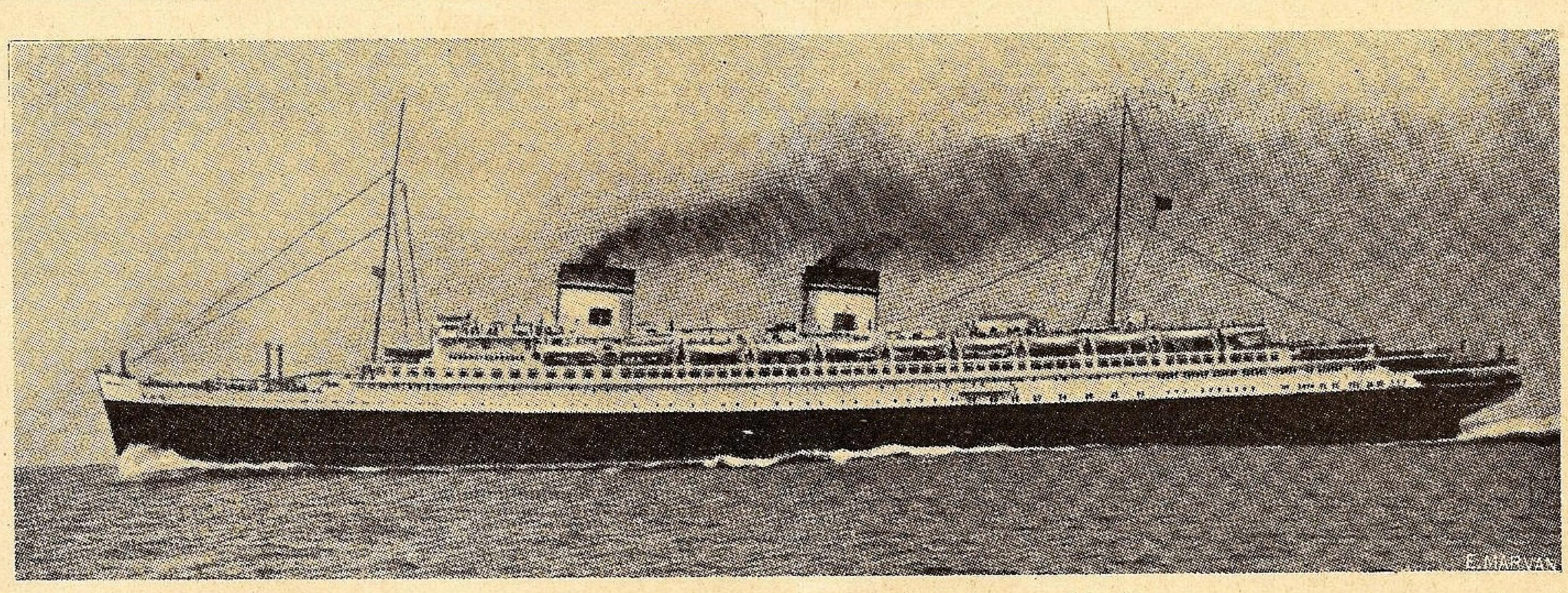
La 20 Martie vaporul era din nou etanşat, apa pompată stâncile intrate în corpul vasului complect distruse şi fundul de stânci sub vas nivelat de scafandrieri, aşa că se putea încerca tragerea. Aşteptăm un timp cam furtunos, prielnic unei asemenea operaţii. In ziua de 25 Martie, Buna Vestire, o nouă furtună izbucni. Vasul începu să mişte, rula încetişor, se simţea că e liber pe mişcările lui. Remorcherele erau gata sub presiune încă dela 20 Martie, aşteptând momentul favorabil. La ora 3 p. m. se începu tragerea cu ambele remorchere deodată şi spre bucuria noastră „Principesa Maria" începu să alunece mai întâi extrem de încet şi de odată brusc la ora 5 scapă din patul de stânci, era salvată. Dar în acest moment o bandă de circa 20° ne dădu iarăşi fiori de groază, credeam că din nou a atins uscatul. In realitate corpul era aşa de deformat şi simetria aşa de pierdută din cauza spărturei şi înfundăturei enorme din Babord, sub con-



Harta locului unde a eşuat vasul.

densor, că vasul nu mai putea sta drept pe chilă şi a rămas înclinat de aproape 10 grade. O barcă rămas la mal a fost distrusă de furtună în câteva minute. Acesta a fost sacrificiul adus lui Neptun ca să ne fie îngăduitor.

(Va urma)



Vaporul italian „Rex".

„BLUE BAND"

de Al. Marius Gheorghiu

„Panglica albastră". Simbolul recordului de viteză pentru vasele de călători între Europa și Statele-Unite ale Americei de Nord.

Cu toată criza generală, amplă și profundă, de pe urma căreia suferă flotele comerciale ale țărilor lumei, lupta pentru întâietatea în transportul călătorilor pe Oceanul Atlantic continuă aprig între marile țări maritime, cu o enormă cheltuială de sforțări technice și financiare. Aceste sforțări ale marilor companii de navigație engleze, franceze, germane și italiene sunt susținute și cu bună dreptate, de guvernele respective, fiindcă nu e propagandă mai bună pentru o țară întreagă, pentru comerțul industria și turismul ei, ca punerea în trafic de vapoare mari, luxoase și rapide.

Astfel pentru a incununa sforțarea de refacere a marinei comerciale dela război încoace, Germania puse în serviciu în 1930, între Bremen și New-York, două mari vase : *„Bremen"* și *„Europa"* de câte 50.000 tone, aparținând companiei Norddeutscher Lloyd, cari în intenția cercurilor oficiale germane aveau să bată recordul de viteză deținut aproape 25 ani de *„Mauretania"*, sub pavilion englez.

Compania Cunard Line, proprietara vasului *„Mauretania"*, pentru a da replica lui Norddeutscher Lloyd, în cepu în 1930 construcția unui transatlantic de 73.000 tone, care trebuia să dea la încercări o viteză de 30 mile. Dificultățile financiare din anul trecut ale guvernului englez care subvenționa această construcție, au făcut ca lucrările să fie deocamdată întrerupte. Se pare însă că în urma presiunei opiniei publice engleze și în special a cercurilor maritime, lucrările vor fi reluate în curând și chiar se proectează punerea pe șantier a unui al doilea vas de un tonaj similar.

Concurența actuală între marile companii de navigație ne reamintește întrecerea febrilă care se desfășura pe la sfârșitul secolului trecut, în 1897, între aceiași companie engleză Cunard Line și Norddeutscher Lloyd.

La acea epocă englezii dețineau recordul Atlanticului, fără nici o teamă de a-l pierde, cu vapoarele *„Campania"* și *„Lucania"*. Pentru acel timp, aceste două vase erau ultima expresie a technicei navale. De o lungime de 182 metri, ambele aveau un tonaj de câte 13.000 tone. Mașina cu triplă expansiune de o putere de 31.000 cai, asigura vasului *„Campania"* în Aprilie 1893 o viteză medie de 22,2 mile pe oră. In Mai 1895 *„Lucania"* efectuă traversada America-Anglia cu viteza mijlocie de 22,01 mile. Această viteză a ambelor vase nu fusese până atunci realizată și opinia generală era că *„Campania"* atinsese limita vitezei economice.

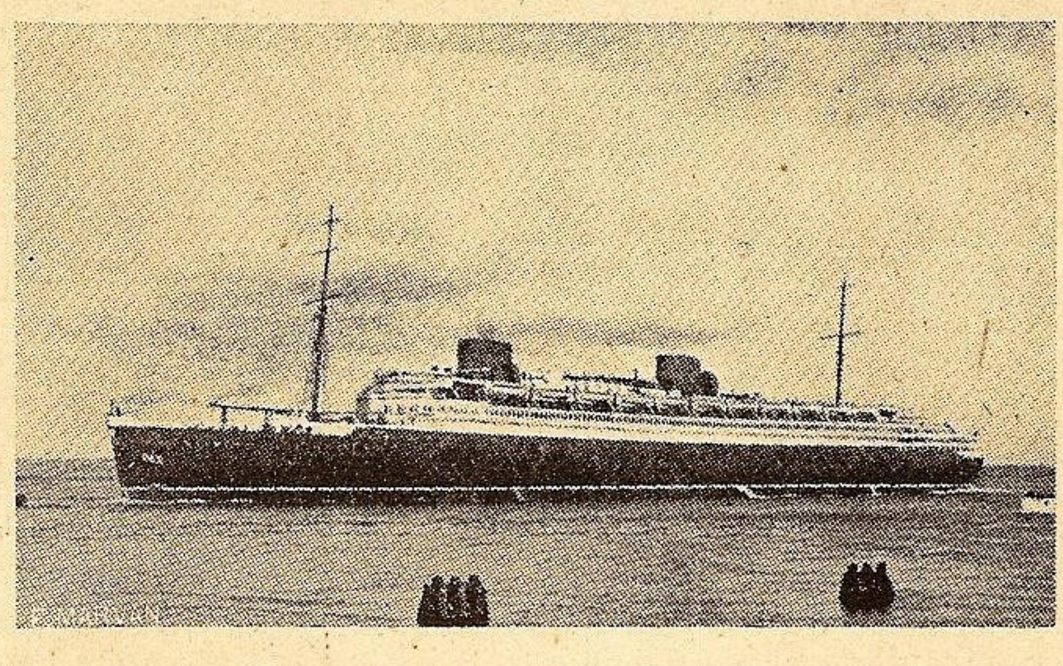
In Germania însă părerea technicienilor era diferită. Timp de câțiva ani înainte de 1890 cele două mari companii : Hamburg Amerika Linie și Norddeutscher Lloyd își disputară posesia celui mai rapid vapor german. Abia în 1895 Norddeutscher Lloyd decise nu numai de a depăși pe rivalul național, dar chiar de a încerca să dispute recordul mondial de viteză pe care englezii îl deținеau cu o senină și în aparență definitivă supremație. Și Germania reuși să ia acest record și să-l păstreze dela 1897 până la 1907.

Primul mare vapor pe care Norddeutscher Lloyd îl puse în serviciu fu : *„Kaiser-Wilhelm-der-Grosse"*. Cu o lungime de 190 metri, lărgime de 20 m., avea un tonaj de 14.400 tone. Mașinile cu triplă expansiune, în două grupuri, desvoltau o putere de 30.000 cai și asigurau vasului o viteză regulată de 22 mile. A treia cursă în Statele-Unite și înapoi o făcut cu o viteză de 22.35 și de 22.83 mile, cu care și luă recordul.

Hamburg Amerika Linie răspunse punând în serviciu

în 1900, vaporul *„Deutschland"* de 16.500 tone, cu o putere de 36.000 cai, cu care traversă Oceanul Atlantic cu o viteză medie de 23.51 mile pe oră.

Dar nici Norddeutscher Lloyd nu se dădu bătut. Conducătorii acestei companii deciseră de a pune în linie 4 vase cu o viteză suficientă pentru a traversa Atlanticul într'o săptămână. Hamburg Amerika Linie mai prudentă renunță la această cursă de întrecere şi vaporul *„Deutschland"* rămase singur în categoria lui.



Transatlanticul german „Bremen".

Cele patru vapoare ale lui Norddeutscher Lloyd fură : *„Kaiser-Wilhelm-der-Grosse"*, cel dintâi ; *„Kronprinz Wilhelm"*, *„Kaiser-Wilhelm-II"* şi *„Kronprinzessin Cecilie"*. Vasul *„Kronprinz Wilhelm"* egală în performanță pe *„Deutschland"* al societății Hapag şi traversă Atlanticul cu o viteză de 23.47 mile. Dar vasul *„Kaiser-Wilhelm-II"*, al treilea din programul de patru, lansat în 1903, avea 20.000 tone şi era ceva mai rapid decât primele două traversând Atlanticul cu o viteză de 23.68 mile. Aparatul propulsor era constituit din 4 grupuri de maşini cu quadruplă expansiune, cari desvoltau în total o putere de 40.000 cai.

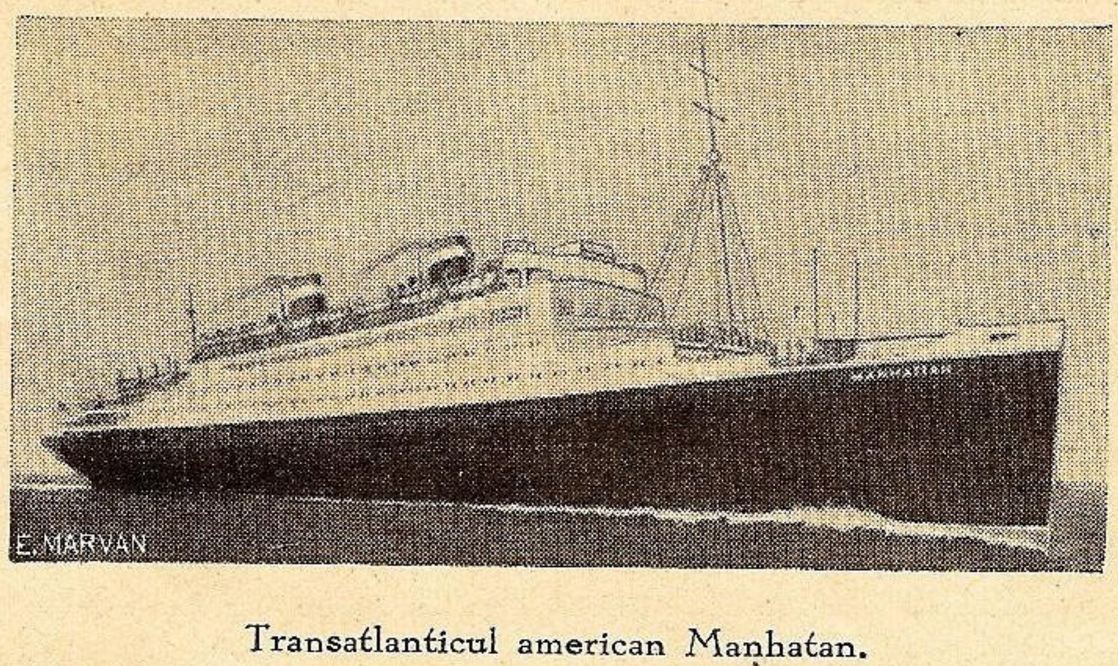
In Anglia, mare consternare, nu numai în cercurile maritime, ci chiar şi în marele public, care urmărea cu un deosebit interes rezultatul sforțărilor companiilor concurente. Dar Cunard Line lipsită de ajutorul statului, care în Germania subvenționa cu sume masive construcțiile navale comerciale, nu putu să ducă lupta mai departe. Abia după ce guvernul englez, pentru a păstra prestigiul Marei Britanii în dominația mărilor, se decise să-i vină în ajutor, Compania Cunard Line proectă construcția două vase mari, cu o viteză de peste 24 mile. Statul acorda un împrumut de 2 milioane jumătate lire sterline şi o subvenție anuală de 150.000 lire. Aceste două vase mari, primele prevăzute cu turbine sunt : *„Mauretania"* încă în serviciu şi *„Lusitania"*, torpilat de un submarin german în 1917.

Incercările vasului *„Muretania"* în 1926 întrecură toate aşteptările. De o lungime de 231 m., lărgime de 28.80 m., tonajul total se cifrează la 32.500 tone, iar maşinile desvoltau o putere de 78.000 cai ; viteza la încercări a fost de 27.36 mile. Călătoria de întoarcere o efectuă cu o viteză medie de 25.88 mile, adică cu două mile mult decât cel mai rapid vapor german.

Vaporul *„Mauretania"* păstrează acest record de 26 ani. In urma transformărei arderei cu cărbuni în ardere cu păcură, viteza lui nu numai că se menținu, dar chiar se îmbunătăți ; în 1928 şi 1929 *„Mauretania"* putu obține viteza de 27.22 ; timp de 5 ore ajunse chiar până la cifra record de 28.5 mile. Şi gloriosul deținător al „panglicei albastre" ripostă vasului *„Bremen"* care atinse 26.7 mile, printr'o călătorie record din Anglia la New-York în timpul căreia atinse la ducere viteza medie de 27.48 mile, iar la întoarcere de 27.65 mile.

In adevăr cele două mari vase germane *„Bremen"* şi *„Europa"*, nu numai că n'a întrecut viteza vaporului *„Mauretania"*, dar nici măcar na'u ajuns-o. Efortul făcut de Germania pentru a'şi redobândi prestigiul pe mare e demn de relevat, cu atât mai mult cu cât el vine într'o perioadă de ruină a finanțelor publice şi de trudnică refacere. Aceste două vapoare sunt impunătoare şi luxoase. Au o lungime de 284 m., lărgime de 30 m. şi un tonaj de 50.000 tone. Sunt acționate de turbine cu angrenaje, cu 4 elice, au ardere cu păcură şi o putere totală de 96.000 cai. Viteza la încercări a fost de 27 mile, dar în călătoria record ea n'a putut trece de media de 26.7 mile pe oră. Se pare că nici dispozitivul antiruliu Frahm şi nici lipsa de vibrații n'au corespuns speranțelor celor nteresați.

Italia care în ultima decadă şi-a reînoit şi mărit flota comercială, sub impulsiunea şi cu sprijinul financiar al guvernului fascist, nu putea rămâne nepăsătoare la această competiție pentru dominația Atlanticului prin vase de călători luxoase şi rapide. Aşa ea construi vaporul



Transatlanticul american Manhatan.

„Rex" de 50000 tone, care efectuă de curând — începutul lui Octombrie —prima călătorie dela Genova la New-York. Un al doilea vapor similar *„Conte di Savoia"* va fi în curând terminat şi va fi pus pe aceiaşi linie, în scopul de a asigura o legătură directă între Statele-Unite ale Americei de Nord, Italia şi Orientul apropiat.

Vaporul *„Rex"* are o lungime de 268 m. şi o lărgime de 31 m. Aparatul propulsor de o putere totală de

130.000 cai se compune din patru grupuri independente de turbine cu înaltă presiune, fiecare grup acţionând câte o elice. Viteza la încercări a fost de aproape 28 mile, dar călătoria pentru recordul de viteză va fi întreprinsă ceva mai târziu, când maşinile vor fi bine la punct.

Franţa intră pentru prima oară în competiţie de viteză pe Oceanul Atlantic, cu celelalte ţări maritime. Compagnie Générale Transatlantique, cari din cauza crizei grave prin care trece ar fi fost pe pragul ruinei dacă guvernul francez n'ar fi ajutat'o, a început acum doi ani construcţia unui transatlantic care atât prin mărime, cât şi prin viteză, va întrece tot ce s'a făcut până acum în materie de construcţii navale comerciale. Punerea pe cală a acestui uriaş vapor a dat loc la multe critici atât în ceiace priveşte oportunitatea construcţiei, cât şi a rendementului economic. Dar ca toate transatlanticele de mare lux şi acest vapor, botezat *„La Normandie"* va fi fala pavilionului francez şi ruina armatorilor — bine înţeles dacă s'ar lua în consideraţie numai rendementul comercial, nu şi subvenţiile substanţiale ale Ministerului Marinei.

Vaporul *„La Normandie"* lansat la 29 Octombrie la St. Nazaire, are o lungime de 313 m. 75 ; o lărgime de 36.40 m. ; înălţimea dela chilă până la platforma timoneriei va fi de 39 metri ; tonajul brut de aproximativ 75.000 tone. Complectarea va fi terminată în 1934 şi va costa în total aproape un miliard de franci.

Caracteristicele aparatului propulsor sunt deosebit de interesante. Pentru prima oară pe un vas de un tonaj aşa de impozant, elicele vor fi acţionate de grupuri turbo-electrice. Patru grupuri de turbine pun în mişcare patru alternatori, cari produc curentul necesar pentru a acţiona patru electro-motoare aşezate pe arborii elicelor. Prin suprimarea arborilor de transmisie, vasul în plin mers va fi complect lipsit de vibraţii, iar manevrele se vor putea executa cu o supleţă excepţională. Puterea totală a aparatului motor va fi de 160.000 cai, iar viteza proectată de 30 mile.

Competiţia pentru recordul de viteză pe Atlantic, pentru „panglica albastră", va fi deci reluată înverşunat peste doi ani, când şi titanul companiei Cunard Line de 73.000 tone, va intra în linie să lupte pentru prestigiul multi-secular al Marei Britanii pe mări şi oceane.

SALVAREA PACHEBOTULUI ATLANTIQUE

— CHESTIUNI DE DREPT MARITIM —

de NOSTROMO

Una dn cele mai mari şi din cele mai recente unităţi ale flotei comerciale franceze, pachebotul *„Atlantique"* a fost mistiuit în întregime de un incendiu.

In articolul de faţă, vom analiza numai câteva din chestiunile în legătură cu acest sinistru maritim, acelea relative la salvarea vasului arzând, chestiuni cari au dat loc la conflicte între vasele venite în ajutor, precum şi la discuţiuni asupra drepturilor salvatorilor.

La semnalele S. O. S. au sărit în ajutor vasele : *Ruhr* (german) şi *Archilles* (olandez), cari iau echipajul la bord. In curând sosesc şi alte vase : *Pollux* (vas de război francez), *Minotaure, Abeille-22, Abeille-24* şi *Iroise* (franceze), *Rootez* (olandez) şi *Simson* (englez).

Echipajul era în siguranţă, ce mai căutau deci toate aceste vase împrejurul lui *Atlantique* arzând ? Printre acestea, erau natural şi vase trimese de compania proprietară a lui *Atlantique* pentru a-l remorca într'un port francez ; dar celelalte, în ce scop îl înconjurau ?

Prezenţa acestora, se explică prin faptul că orice epavă, adică orice vas părăsit, devine proprietatea aceluia care reuşeşte să intre în stăpânirea lui. De aci şi lupta care s'a dat — pe drept sau nedrept se va vedea — între aceşti diverşi salvatori.

Se poate pune întrebarea dacă era justificată lupta aceasta pentru carcasa arzândă a lui *Atlantique ;* corpul vasului, astfel cum a rămas după incendiu, prezintă încă o valoare comercială suficientă pentru a explica dorinţa atâtor vase de a pune mâna pe ea. Mai întâi : scheletul, tablele, arborii elicelor, părţile utilizabile din maşini şi căldări, ancorele, lanţurile ; apoi : vinciuri, ascensoare, maşini frigorifere şi alte piese şi părţi din vas, pot fi utilizate ori vândute cu profit.

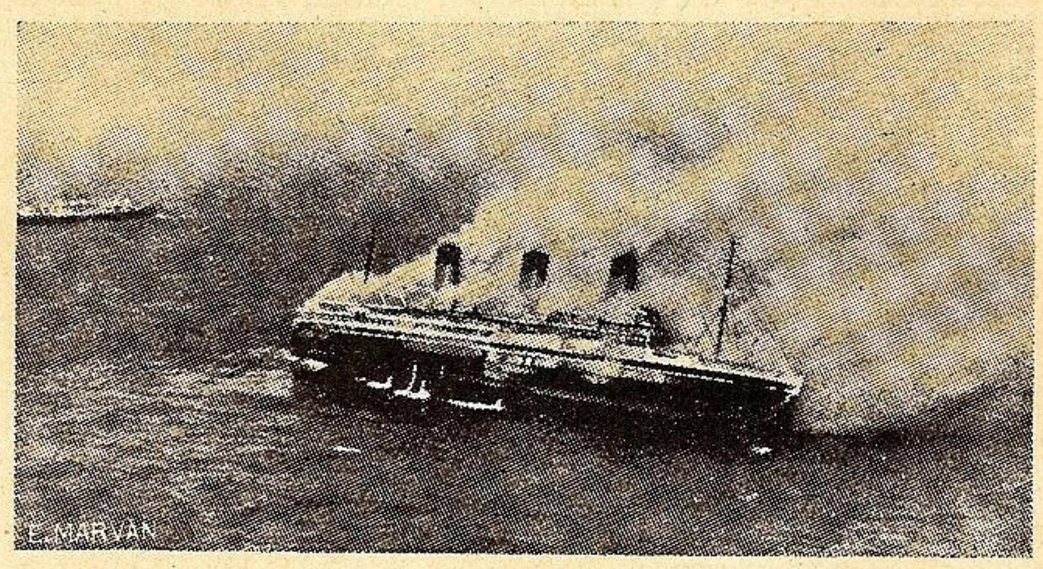
Chestiunile cari se pun sunt : 1. Era *Atlantique* o epavă ? Şi cari sunt condiţiunile admise pentru ca un bastiment să fie considerat ca atare. 2. Ce drepturi se pot avea asupra unei epave. 3. Dacă *Atlantique* nu este o epavă, ce drepturi au vasele cari au dat ajutor la salvarea echipajului şi la remorcarea vasului.

1. *Ce este o epavă ?* O epavă este un corp plutitor (vas, imbarcaţiune, etc.), în derivă, abandonat fără intenţia de a mai reveni la bord. Reţinem : a) abandon total de către echipaj, b) abandon fără intenţia de a mai reveni ; acesta rezultă fie din lăsarea corpului plutitor în voia elementelor, fie dintr'o manifestare expresă de voinţă.

„Atlantique" întrunea aceste condiţiuni ? In ce priveşte prima condiţie : *„Atlantique"* a fost părăsit de întregul său echipaj. Dar echipajul îşi părăsise vasul fără intenţia de a mai reveni ? Nu, căci faptul de a se refugia la bordul vaselor din apropiere, din cauză de forţă majoră, sub ameninţarea incendiului care progresa la bord, nu constitue în nici un caz o părăsire definitivă. Comandantul lui *Atlantique,* îndată după părăsirea vasului său, a dat delegaţie de a-l reprezenta comandantului re-

morcherului *Minotaure*, în timp ce se ducea la Cherbourg pentru a-şi întocmi raportul. Odată raportul depus, s'a reîntors imediat lângă vasul său, luând conducerea operaţiunilor de salvare şi remorcaj. Mai mult încă, unul din ofiţerii vasului, reuşeşte cu riscul vieţei sale, să se urce la bord, şi să fixeze la pic pavilionul francez.

Negăsindu-se deci intenţia de abandonare definitivă a vasului, ci din contra, manifestându-se expres intenţia de a-l conserva, atât prin prezenţa continuă a comandantului cât şi prin trimeterea de remorchere de către societatea proprietară, nu ne găsim în cazul lui „Atlantique" în faţa unei epave.



„Atlantique" în flăcări.

Că raţionamentul acesta e conform cu normele recunoscute în Dreptul Maritim, o probează un caz asemănător, citat de D. Le Moine, cunoscutul autor de Drept Internaţional Maritim, fost ofiţer în marina de război franceză. In No. 1881, vasul *Stoneman* sub pavilion englez, este găsit în apele franceze la câteva mile de Calais — abandonat de echipaj, dar ancorat pe 3 ancore — e luat la remorcă de un remorcher francez şi dus în port la Calais. Remorcherul pretindea a fi pus mâna pe o epavă, deci avea dreptul a lua o parte din produsul vânzărei acesteia. D. Le Moine, care comanda un vas în acele ape, interveni şi demonstră că *Stoneman* fiind ancorat în apele franceze, nu fusese abandonat pentru totdeauna, deci nu era o epavă la derivă, iar remorcherul nu avea nici un drept asupra acestui bastiment. Comandantul lui *Stoneman* îşi părăsise vasul pentru a-şi însoţi în portul Calais echipajul înebunit după o furtună groaznică de 30 ore. El tocmai se întorcea la bord, când remorcherul efectua aşa zisa captură a unei epave. Comandantul, fu reintegrat în posesiunea vasului său.

Şi în cazul lui *Atlantique* şi în cazul lui *Stoneman* intenţia de a conserva vasul e manifestă : fie prezenţa continuă a comandantului la operaţiunile de salvare, fie ancorarea vasului.

A declara epave vase la bordul cărora, momentan, nu se găseşte, dintr'un motiv fortuit, cineva, înseamnă în limbaj vulgar, a declara abandonată trăsura lăsată în drum la uşa cârciumei în care a intrat birjarul, ori casa incendiată, ai cărei locatari s'au refugiat în stradă aşteptând stingerea focului, pentru a căuta prin ruine resturile avutului lor.

Trebueşte deci, pentru ca un vas să fie considerat epavă, ca să fie *întrunite* cele 2 condiţiuni de mai sus, cari după o distincţiune familiară oricărui jurist se numesc *corpus* şi *animus* adică pierderea şi intenţia de a nu mai conserva *Atlantique* neîntrunind aceste 2 condiţiuni, nu a fost nici un moment o epavă.

2. *Ce drepturi se pot avea asupra unei epave.* a) O epavă plutind în largul mării — în afara apelor teritoriale ale unui Stat — devine proprietatea aceluia care o ia în stăpânire.

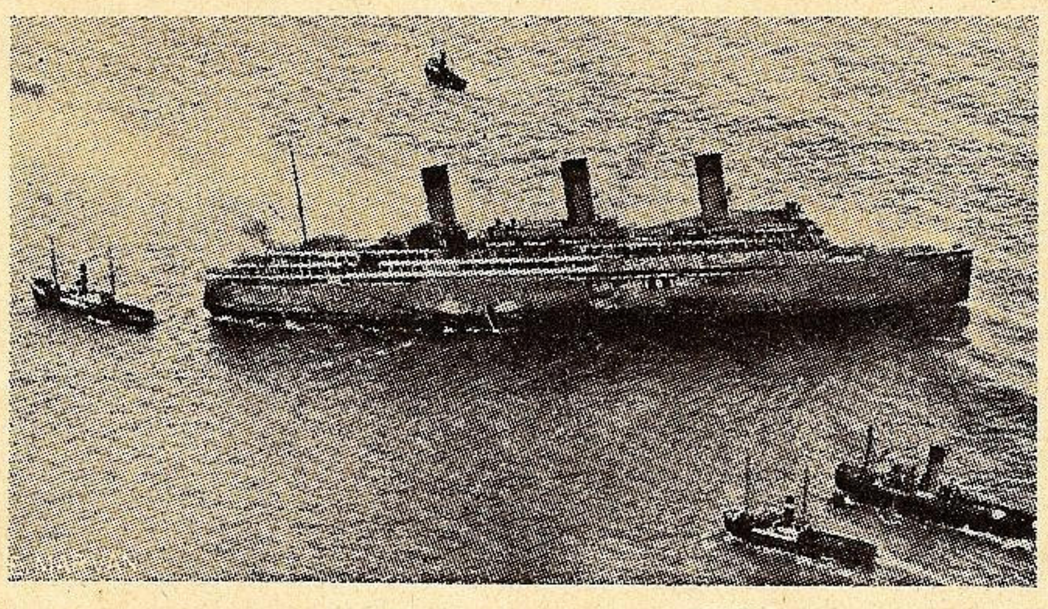
b) Pentru epavele, plutind în apele teritoriale, ori aruncate la uscat, exista odinioară acelaşi drept de deplină proprietate pentru acel ce o lua în stăpânire : „Ce droit d'épave". Acest drept este astăzi desfiinţat : epava devine proprietatea Statului în apele teritoriale ale căruia pluteşte sau la ţărmul căruia e aruncată, sub rezerva acordărei unei părţi din produsul vânzărei ei aceluia care a dat ajutor la aducerea ei în port (v. cazul *Stoneman)*.

3. *Drepturile vaselor cari au dat ajutor la salvarea echipajului şi la remorcarea lui „Atlantique".*

După cum am văzut, *Atlantique* nu era o epavă, deci vasele ce i-au dat ajutoare, nu au drept să-l ia în stăpânire ; la ce remuneraţie vor avea atunci dreptul, aceste vase pentru serviciile aduse ?

Aceasta ridică chestiunea asistenţei şi salvărei maritime.

Asistenţă şi Salvare. Un vas poate avea la un moment dat, nevoe de reparaţiuni, combustibil, etc. şi le poate cere dela un alt vas. Ajutorul dat de aceasta din urmă este *asistenţă.*



„Atlantique" remorcat spre Cherbourg.

Când obiectele ori serviciile cerute de un vas altui vas, sunt absolut esenţiale celui dintâi — fără ajutorul acesta ar fi în pericol de perdiţiune — atunci ajutorul dat poartă numele de *salvare.*

Obligativitatea salvărei. Legislaţiunile diverselor State nu sunt de acord în instituirea obligativităţei salvărei în largul mărei, a unui vas în pericol. Unele ţări prevăd o obligaţie pentru orice caz, altele numai în caz de abordaj. Reglementată ori nu, salvarea rămâne o obligaţiune

DIN ENCICLOPEDIA MĂRII

POVESTEA NAVIGAŢIEI

de C. Amiral C. BUHOLTZER

De ce plutește o navă. — Pentrucă navele se fac acum de fier să vorbim deci de ele.

Să lăsăm să cadă în apă o cutie goală de tinichea, închisă bine de toate părţile.

Cutia căzând, intră în apă numai o parte din volumul ei, şi se opreşte din cădere, rămânând plutind afară o bună parte.

Când am dat drumul cutiei din mână, ea a căzut pentru că era grea.

Când cutia a ajuns la apă, aceasta i-a făcut loc la început, iar pe măsură ce cutia intra mai mult în apă, aceasta n'a mai vrut s'o lase să intre şi a oprit-o din căderea ei spre fund, lăsând-o să plutească aşa cum am spus mai sus.

De ce ?

Pe măsură ce cutia se afundă, ea *deslocueşte* din ce în ce mai multă cantitate de apă şi aceasta trece deasupra nivelului pe care îl avea la început în bazin.

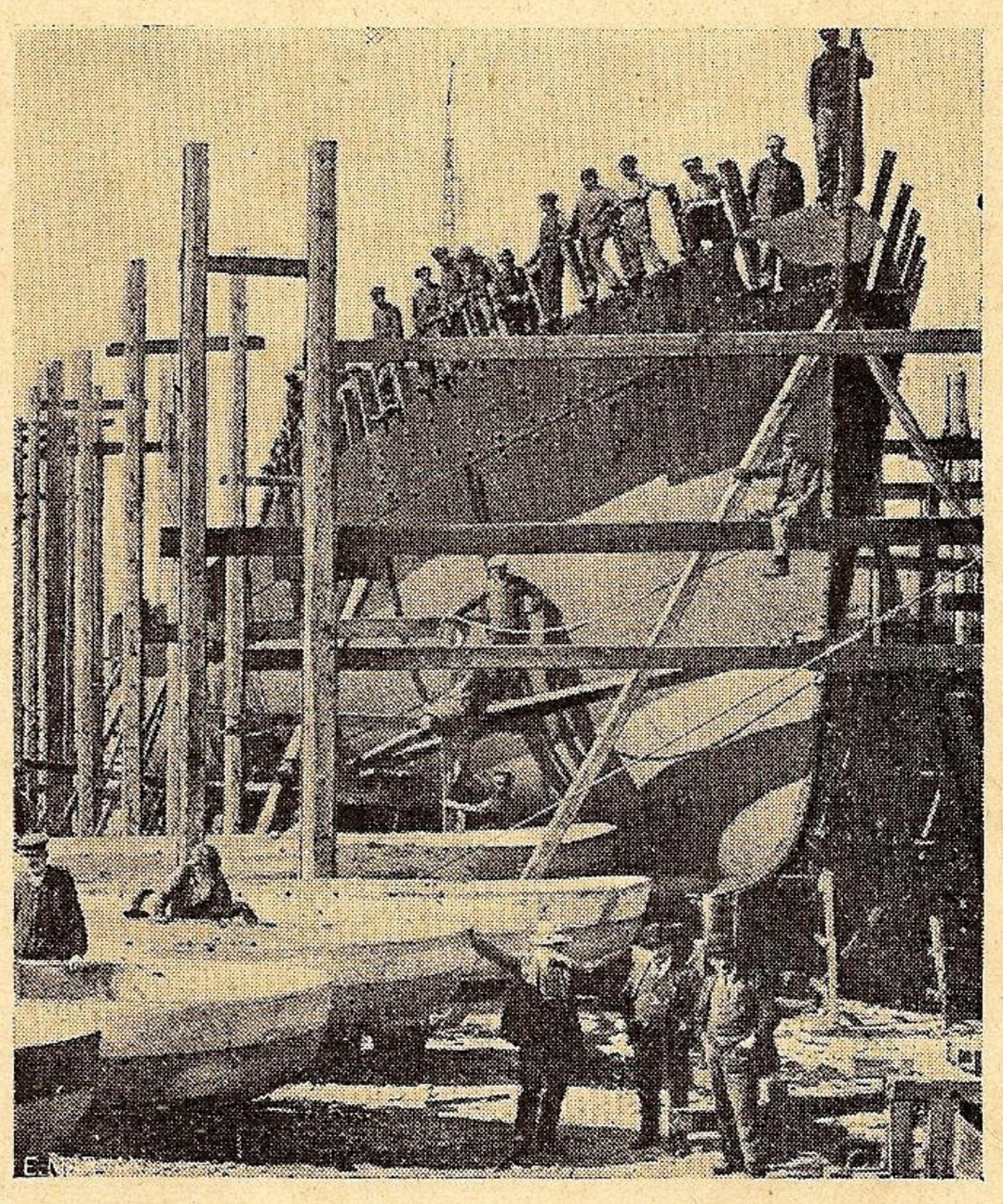
Această apă trecută deasupra, are şi ea o greutate, cu care apasă peste faţa pe care o avea apa din bazin. Prin această apăsare, apa din bazin transmite şi ea apăsarea la cutie, în toate părţile aflate în apă. Apăsarea pe laturile cutiei, e o strângere care nu face nimic cutiei, dacă tabla de fer e rezistentă.

Impingerea în sus pe fundul cutiei trebuie să fie egală cu greutatea totală a cutiei, din moment ce cutia s'a oprit din căderea ei şi stă în echilibru acolo.

De unde împinge apa în sus în cutie ?

Din centrul figurei apei deslocuite şi această împingere o numim *flotabilitate,* iar punctul de unde împinge, îl numim *centru de carenă,* căci forma apei deslocuite este tocmai forma părţei din cutie intrată în apă, şi numai această parte o numim *carenă.*

De unde trage greutatea cutiei în jos ?



O navă în construcţie.

Din *centrul de greutate* al cutiei întregi, care e la mijlocul cutiei întregi (dacă cutia are grosimea uniformă şi forma regulată).

Aceste două forţe, *flotabilitatea* şi *greutatea cutiei deşi sunt pe aceiaş verticală, împing din puncte diferite.* Forţele sunt egale şi opuse şi cutia stă în echilibru pe apă sau plutește.

Putem acum să spunem : *O cutie de fer* (deci şi o navă de fer) *plutește, pentrucă greutatea cutiei este egală cu greutatea apei deslocuite numai de o parte a formei cutiei.*

Dar dacă turtim complect cutia de tinichea ? Se duce la fund, căci greutatea cutiei a rămas aceiaş şi apa deslocuită e mai puţină, prin urmare această apă are o greutate mai mică decât apa deslocuită înainte.

Dacă fără să o turtim umplem cu apă cutia de fer, ce se întâmplă ?

Se duce la fund, căci ferul cutiei e prins de apă şi pe dinafară

---

de umanitate, a cărei observare a făcut întotdeauna onoare tuturor marinelor militare.

Convenţia dela Bruxelles din 23 Sept. 1910, pentru unificarea unor reguli de asistenţă şi salvare maritime, precum şi convenţia dela Londra din 20 Ian. 1914, pentru asigurarea vieţei omeneşti pe mări, pune principiul obligativităţei asistenţei către orice persoană, chiar inamică.

Drepturile salvatorului. Aceleaşi convenţii, prevăd că acel ce dă asistenţă ori salvează, are drept la o remuneraţie echitabilă în raport cu rezultatul util obţinut. In caz că serviciile prestate nu au avut rezultat util, nu se datoreşte nici o remuneraţie (Bruxelles art. 2).

Remorcherul nu are drept la o remuneraţie de asistenţă ori salvare, în afară de preţul convenit pentru remorcaj, decât în cazul când serviciile prestate sunt excepţionale şi ies din cadrul contractului de remorcaj (Bruxelles art. 4).

Imisdicţiunea competentă în caz de litigiu. Remuneraţia se fixează prin convenţia părţilor, ori de către judecată. Tot astfel se repartizează remuneraţia între diferiţii salvatori (Bruxelles art. 6).

Dar se poate întâmpla ca să fie în litigiu vase sub diferite pavilioane ; ce lege se va aplica ?

In largul mărei, legile naţionale ale fiecărui vas, fixează singure obligaţiile şi drepturile comandanţilor. Când asistatul şi asistantul au acelaş pavilion, chestiunea e tranşată. Când sunt de naţionalităţi diferite, părerea dominantă în Dreptul Internaţional Maritim, deferă tranşarea litigiului legilor pavilionului bastimentului salvator ori asistant.

In cazul lui *Atlantique,* remorcajul la Cherbourg a fost făcut de: *Minotaure, Iroise, Abeille-22* şi *Abeille-24* toate vase franceze. Serviciile prestate de celelalte vase, nu pot fi calificate decât de asistenţă şi remunerate ca atari, în raport cu importanţa lor.

şi pe dinăuntru, ca şi cum toată cutia de fer ar fi desfăcută în o singură bucată de tablă. Ori noi ştim că o bucată de tablă de fer se duce la fund, căci tabla de fer, fără formă închisă, e mai grea ca acelaş volum de apă. Dacă cutia n'ar fi fost de fer ci de lemn, cu toate că s'ar fi umplut cu apă, ea tot ar fi plutit şi nu s'ar fi înecat ; căci volumul lemnului plin, e mai uşor decât acelaş volum de apă. Ar urma deci că e mai bine să se facă navele de lemn căci chiar dacă ar intra apă în toată nava, ea tot ar pluti.

Dar o navă nu navigă fără încărcătură şi dacă s'ar umple cu apă ar pluti de ar avea încărcătura numai lemn. Insă pentru că ea are şi marfă mai grea ca apa, flotabilitatea lemnului e învinsă de greutatea mărfei grele şi toat ă nava se duce la fund. Prin urmare e în zadar a face nave de lemn, când ele sunt hotărâte să transporte mărfuri grele.

Şi inversa e adevărată. S'a întrebuinţat în Războiul cel mare (1914—1918), nave de fer (engleze), din timpuri din cele comerciale, au fost umplute numai cu lemn, în toate magaziile lor. Aceste nave aveau pe punte tunuri ascunse şi erau conduse de marinari din marina de război. Părând vase inofensive de comerţ, erau atacate de submarinele germane şi torpilate. Prin gaura făcută de explozia torpilei intra apă. Nava nu se îneca căci lemnul îi da flotabilitatea mai mare decât greutatea ferului din care era făcută. Când submarinul se apropia navigând în suprafaţă — de nava torpilată — aceasta plutind încă, scotea tunurile la iveală şi trăgea în submarinul care nu se aştepta la acest atac. Navele acestea erau numite *„nave misterioase"*.

Cu ele s'au înecat mai multe submarine germane.

Navele de fier sunt mai uşoare decât acelea de aceeaşi mărime construite din lemn, căci rezistenţa ferului face ca piesele din care se construeşte nava să fie mai uşoare ca aceleaş piese necesare, însă construite din lemn.

Acest lucru permite ca navele de fier să ducă ca marfă diferenţa de greutate (deci un câştig). Navele de fier sunt mai uşor de construit în dimensiuni mai mari, dimensiuni pe care lemnul nu le permite.

O navă de fer durează mai mult. O navă de fier, învechită, se desface şi materialul se preface în fier nou în uzinele metalurgice pe când o navă de lemn se desface pentru lemne de foc, dacă amândouă navele la sfârşitul vieţei lor se găsesc în port.

Un singur cusur au navele de fier ; dacă lovesc o stâncă se sfâşie pe o lungime prea mare, mult mai mare decât ruptura dela o navă de lemn. Dar construcţia cu fundul dublu şi cu nava împărţită în *„compartimente etanşe"* (sau bine închise) cu pereţii verticali dintr'un bord în altul şi în lungul navei, acolo unde locul permite, îndreaptă şi acest rău.

2. *Siguranţa Navei încărcate*— Ce sunt literele *B. V.* şi *L. R.* [1]) însemnate pe o linie orizontală, pe bordajul exterior şi lateral al navei ? B. V. înseamnă *Biuroul Veritas* iar L. R. înseamnă *Lloyd Register*, ambele fiind societăţi de constatare a soliditătei navelor precum şi a capacităţei lor de încărcare. Semnele trase arată până unde trebue să se scufunde nava în apă, când încarcă marfă grea, ca să îi rămână de acolo în sus până la prima punte bine închisă, o *rezervă de plutire*. Rezerva de plutire e necesară, căci atunci când intră valuri pe punte, sau apă prin o spărtură în una din magazii, nava să mai poată pluti. Exact ca la cutia noastră de tinichea, în care după ce ar fi intrat ceva apă, am fi astupat gaura de intrare şi cutia plutea încă cu faţa sa în sus (puntea bine închisă)la oarecare distanţă de linia de plutire. Pe lângă liniile arătate *L. R.* şi *B. V.* se mai găsesc şi altele ceva mai sus sau mai jos, cum sunt : *I. S.*, (care e mai sus) adică vasul mai poate încărca puţin, dacă e vreme frumoasă pe mare, căci I. S. înseamnă *Indian Summer* şi acolo vara e vreme frumoasă. La fel linia *N. A. W.* înseamnă Iarna în Atlanticul de Nord (Nord Atlantic Winter). Această linie e trasă sub cea însemnată L. R. sau B. V. căci nava trebue să încarce mai puţin dacă vremea e rea.

[1]) Pe pereţii exteriori ai vaselor se găsesc aceste semne enigmatice.

RĂUL DE MARE

de Dr. S. DUMITRESCU

Călătoriile pe mare îşi au farmecul lor deosebit şi rari sunt aceia cari să nu le dorească.

Unii însă îşi refuză această plăcere de teamă să nu sufere de răul de mare sau alţii cari au făcut deja vre-o călătorie şi au suferit mai accentuat de acest rău sunt în stare să nu mai pună piciorul pe vapor.

Desigur e exagerare şi deaceea marinarii, cari deobicei nu mai sufăr de acest rău, fac glume pe socoteala celor cari plătesc acest tribut neplăcut.

— Să vedem ce este răul de Mare, cum se manifestă el şi ce putem face pentru a-l combate.

Răul de mare — numit de unii şi beţia nautică — este o afecţiune neplăcută, benignă, trecătoare, el încetând odată cu debarcarea. Desigur a fost cunoscut odată cu începutul călătoriilor pe mare, însă studiul lui ştiinţific este de dată recentă.

Se manifestă diferit : *sub forme uşoare* când cel atins de rău simte că-i piere buna dispoziţie, îi slăbeşte atenţia, îl cuprinde oboseala cu o uşoară stare de ameţeală şi durere de cap, în gură are un gust rău şi salivă multă; *sub forme mai accentuate* ajungându-se la perioada răului de mare confirmat, cu ameţeală mare, paloarea feţei, sudori reci, greaţă accentuată cu vomismente ce chinuiesc pe cel bolnav la intervale variabile, precum şi o stare de adinamie (lipsă de forţă) completă neputând fi capabil de cel mai mic efort rămânând lungit tot timpul accesului.

Cam acestea sunt în mod sumar simptomele răului de mare. Desigur este greu să descriem un tip anumit de bolnav cu rău de mare, fiindcă sunt unii cari prezintă numai câteva din simptomele descrise mai sus, alţii din contră multiplicându-le.

Să nu uităm că există şi o formă falsă de rău de mare aşa zisa naupatia psihică sau naupatia falsă — la persoane impresionabile cari văzând pe vapor vreun călător atins de rău de mare încep să se plângă şi ei că simt acelaşi rău.

După cum am spus mai sus răul de mare nu este o boală propriu zisă, ci numai o stare asemănătoare cu boala, care nu lasă urme, este pasageră, deoarece încetează odată cu debarcarea. Sunt însă persoane cari într'adevăr trebue să evite călătoria pe mare deoarece un eventual rău de mare le poate fi periculos, aşa de exemplu : femeile însărcinate, cei cu boli grave de stomac ca ulcer sau cancer, boli grave de inimă sau tuberculoză pulmonară în evoluţie.

Inainte de a trece la descrierea tratamentului, cred interesant a expune pe scurt cauzele răului de mare, răs-

punzând prin acaesta unei întrebări ce în mod firesc vine în mintea celui ce se interesează de această chestiune.

Explicaţiunile ştiinţifice sunt date prin mai multe teorii, una singură însă nu poate fi considerată drept cauză, neîmbrăţişând decât o parte a problemei, cauzele fiziologice ale răului de mare fiind multiple, probă şi lipsa unui tratament sau medicament cu adevărat specific.

— Desigur cauza principală o formează mişcarea vasului. Aceste mişcări lucrează asupra organismului după mecanisme ce formează obiectul teoriilor ştiinţifice multiple date de medici.

S'au emis *teorii mecanice* ca : deplasarea viscerelor abdominale producând excitaţiuni asupra nervilor abdominali (Keraudren, Maillet), tulburări în circulaţia creerului şi măduvei spinărei (Fischer), ventilaţia pulmonară imperfectă (Dubois) ; sau *teorii psihice :* sugestia, autosugestia, vertijul motilităţii obiectelor în afară de mişcările navei (Fonsagrives); sau *teorii miasmatice* adică mirosul şi compoziţia chimică a aerului marin ar fi cauza tulburărilor observate în răul de mare.

Cele mai noui teorii şi se pare cele mai aproape de adevăr sunt : *teoria auriculară* susţinută de Wolf (Liège) prin care se admite că organele echilibrului din urechea internă (adică vestibulul cu cele 3 canale semicirculare şi otolitele sale) fiind supuse la variaţiuni de poziţiune incontinui şi anormale din cauza mişcărilor vasului se nasc aci excitaţiuni cari prin conexiunle ce le au aceste organe cu ceilalţi nervi (ai stomacului, intestinului, plămânului, etc.), irită aceşti nervi dând naştere la greţuri, vomismente etc. ; *teoria endocrino-vegetativă* admisă de Cazamian, medic de marină cu multă experienţă susţine că excitaţiuni anormale irită nervii vegetativi (adică cei cari inervează viscerele) şi glandele cu secreţie internă deslănţuind astfel un dezechilibru în funcţiunea lor ce se manifestă prin simptomele răului de mare.

După înşirarea aşa de scurtă a explicaţiunilor medicale, poate insuficient de clar expuse din cauza greutăţii redării pe înţelesul tuturor a chestiunilor de fiziologie — cari cer cunoştinţe speciale — să vedem cum putem combate răul de mare. Ţin însă să reamintesc că din studiul tuturor teoriilor emise observăm că se produce o excitaţiune anormală a sistemului nervos vegetativ cel care are, după cum am mai spus, sub dependinţa sa funcţiunea viscerelor corpului independent de voinţa noastră, ajungându-se la simptomele răului de mare şi că aceasta se observă de obicei la persoane cu o sensibilitate mai accentuată, am putea deci spune predispuse la asemenea stări ca răul de mare, răul de tren, ameţeală când privesc dela înălţimi, etc.

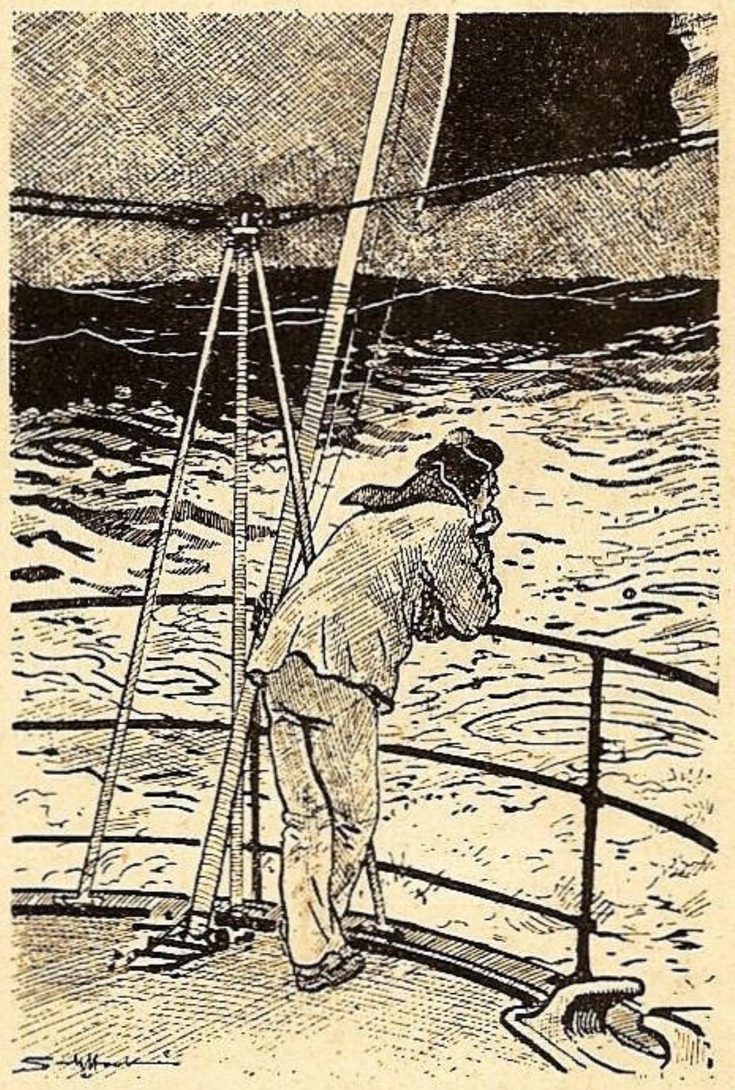
Tratamentul îl putem împărţi în : *preventiv* şi *curativ*.

Preventiv. Desigur e preferabil să eviţi deslănţuirea răului de mare. Cum ? Prin obişnuinţa cu călătoria pe mare. Marinarul în mod reflex reacţionează la mişcările navei printr'o serie de contracţiuni musculare cari îi permit să-şi păstreze echilibrul — evidenţiindu-se acest lucru prin mersul lui caracteristic — mersul marinarului. Se produce deci o educaţiune inconştientă care are de scop să amortizeze şocurile,— în general obişnuinţa începe dela 3—5 zile de voiaj pe mare, dar se şi pierde după un timp mai lung de stat la uscat.

Nu toţi au însă posibilitatea să facă aceste exerciţii de obişnuinţă. Societăţile de vapoare pentru a înlătura factorul psihic ca sugestibilitatea şi contagiunea răului de mare caută să distreze pasagerii prin muzică, jocuri, etc. şi limitează pe cât posibil numărul ocupanţilor unei aceleiaşi cabine — deasemenea pentru a atenua cât mai mult efectele oscilaţiilor vasului asupra organismului construiesc vapoare mari, suspendă paturile à la cardan, etc.

Ca tratament preventiv individual e de recomandat acela prescris de Gabriel şi Roland Leven, comunicat de ei recent la Academia de terapeutică din Paris şi publicat în Presse médicale din 10 Febr. 1932, fiind foarte simplu şi uşor de aplicat şi cu rezultatele cele mai bune după experienţa lor. Iată chema acestui tratament :

1) Dela ambarcare şi dacă e posibil chiar mai înainte, pasagerul îşi va încinge partea de jos a abdomenului mai jos de ombilic, cu o bandă de crepe — pe care o va păstra tot timpul călătoriei — (aceasta împiedecă balotarea viscerelor abdominale deci evită iritarea sistemului nervos abdominal) ;



2) pentru a diminua sensibilitatea sistemului nervos se recomandă 2 medicamente : *Gardenal* în comprimate de 5 centigrame pe zi ; *Bromur de sodiu* soluţie 20 gr. la 300 gr. apă distilată câte una lingură la masa dela prânz şi cea de seara. Persoanele în special sensibile la răul de mare e bine să înceapă această dublă medicaţiune din ajunul plecării.

Se poate adăuga la nevoie şi aspirină 0,50 gr.—1.50 gr., luată în puţină apă carbo-gazoază — acidul carbonic constituind un excelent anestezic al mucoasei stomacului ;

3) se recomandă mişcări respiratorii în serii de câte 5 mişcări la fiecare jumătate oră — cam 20 serii în 24 ore (s'a observat că insuficienţa respiraţiei măreşte senzaţia de frică).

4) Alimentaţiunea va fi cea obişnuită, neîncărcându-se în exces tubul digestiv (pâine în cantitate minimă şi 300 gr. lichid la masă).

Desigur s'au recomandat alte multe tratamente, însă pentru a nu încurca cititorul care ar avea vreodată nevoia unui atare tratament. am ales pe acesta recomandat de G. şi R. Leven, fiind după cum am spus foarte

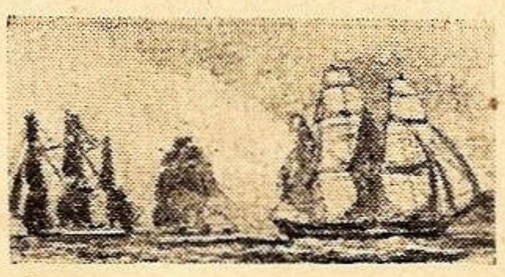
I N N O T U L Ş I O M U L

de Locot. PAUL EPUREANU

Dintre toate mişcările de educaţie fizică raţionată, înnotul este printre primile eforturi (sau sporturi), care dă cel mai mare randament în refacerea fiziologică, a ţesutului uman. Căci toate elementele cu care vine în contact corpul omenesc până la mişcarea de a înnota, sunt energii vitale ale naturii, care produc împrospătarea (sau refacerea) ţesuturilor, natural în raport cu vârsta. Faptul este cu atât mai superior, cu cât această refacere sau împrospătare, se face într'un timp relativ scurt, faţă de o reţetă medicală, care dă un rezultat problematic, încet şi normal.

Apoi intervine partea esenţială în medicaţiune, infiltrarea pe nesimţite în organismul omenesc a elementelor

tonice, ceiace nu deprimează pe individ şi nici nu-l disperează, pentru a suferi nervos, de pe urma acestei cure de întremare. Distracţia continuă a mişcărilor în natură, priveliştile încântătoare, jocul apei, lumina, temperatura şi bălăceala, sunt senzaţii atât de răpitoare şi plăcute, încât nu luăm seama dozelor de medicamente, ce se introduc în corpul nostru pentru al curăţa, spăla, întări, aşeza şi desvolta. Innotul sau natatia dacă vreţi, nu este un rezumat al mişcărei în apă, ci este un proces fiziologic-psihologic, care se produce dela păşirea omului pe marginea apei (mare, râu, bazin, strand, etc.) şi până la somnul dulce ce-l cuprinde după masa luată cu poftă, în urma scăldatului în undele apei reci. S'a neglijat, sau se neglijează acest drum al individului până la mişcarea de a înnota, pretutindeni. Majoritatea cluburilor de înnot, asociaţiunile sportive, cercuri nautice, etc., nu-şi dau încă seama de reunirea acestui complex, de elemenete care formează înnotul, sau natatia. Ele nu văd în membrii lor decât mişcători, sau cum le spun ei championi, iar nu individul supus unui număr de prefaceri în mijlocul elementelor Naturei. *Innotul nu este mişcare absolută, ci este desmembrarea fiinţei in mijlocul unei stări de lucruri care o fortifică şi regenerează, dela firul de păr la unghiile picioarelor.* El începe cu primii fiori ai corpului omenesc desbrăcat în mijlocul naturei şi sfârşeşte cu moleşeala plăcută, a unei munci raţionate. Filiera prin care trece individul fizic şi psihologic, este cea mai desăvârşită artă, ce-a putut-o concepe cineva, în a educa fizicul uman. *Poezia libertăţii,* pe care o simte corpul omenesc desfăşurat de îmbrăcămintea tradiţională şi incomodă, *poezia cerului şi a apei albastre, imnul ce-l cântă eul omenesc naturei, aerul, soarele, lumina, senzaţiile de frică şi plăcere, de frig şi de cald, de curaj şi virtute, de îndrăsneală şi teamă* şi în sfârşit de *greutate şi nimic,* transformă sufletul şi corpul omenesc atât de mult, încât, dacă vă studiaţi după prima baie la 6 ore, găsiţi individul vostru un alt om, energic, virtuos ,uman şi filozof. Şi pentru a complecta această aureolă a Puterei Supreme-Natura, voi adăuga şi mişcarea în apă, care este cea mai complectă gimnastică uşoară, ce s'ar putea imagina de către individ. Numai câteva zile de recreere în apropierea unei ape, vă transformă într'o maşină umană perfectă. Muşchii, sângele, nervii, creerul, concepţiile, raţiune. înţelepciunea, renasc, se reîmprospătează, se descongestionează de toate impurităţile, vremei şi muncei, omului şi patimelor, ambiţiilor şi desfrâului, rămânând ca educaţia şi instrucţia, să-şi desăvârşească opera, pentru a da poporului un om, şi energiei un atom. Căci ştiinţa şi civilizaţia nu aşteaptă decât : *Sănătate complectă,* pentru a contopi omenirea într'o masă uniformă, de muncă, cinste, demnitate şi adevăr.



---

simplu de aplicat şi constituind în parte chiar un tratament curativ.

Ca tratament curativ s'au propus o mulţime de medicamente, cari toate cad în competinţa medicului dela vas să le administreze, deoarece au indicaţiuni speciale după forma răului de mare şi afară de aceasta ele lucrează în cantităţi foarte mici cari ar putea fi depăşite sau produce tulburări la cari nu ar putea face faţă cineva care nu e medic. Cu titlu de curiozitate voi indica pe cele cari stau în fruntea medicamentelor cu acţiune eficace asupra răului de mare, cari se administrează în cantităţi bine precizate de către medic. Acestea sunt : Atropina, ezerina, benzoatul de benzil, adrenalina, etc.

Ceeace poate face oricine pentru calmarea simptomelor răului de mare este să-l aşeze pe cel atins în poziţia culcată, deci în repaos complet şi să-i administreze ca alimentaţie un scurt timp numai dieta hidrică (apă, limonade, ceiauri).

LITERATURĂ

UN MARINAR

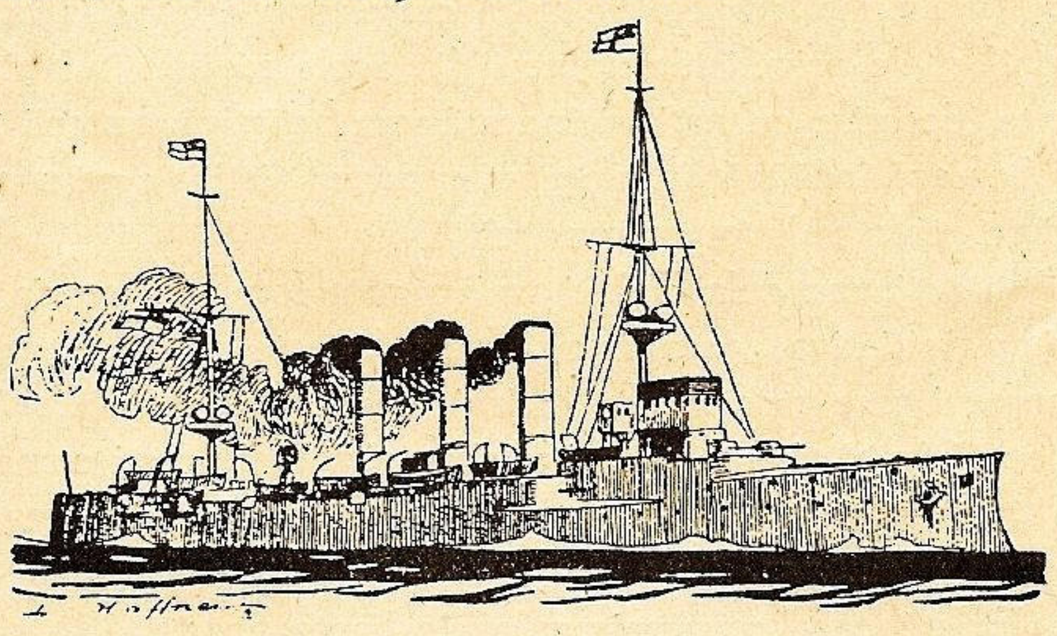
de Cpt. Dancovici
Regiment. 2 Vânători de Gardă No. 9

Câți, din cei ce mânuesc elementul om, au conștiința valorilor reale ce reprezintă acest element în sfera de activitate chemat să se manifeste ? !

Raportul de nesinceritate ce există uneori în aceste relațiuni acoperă neștiința și lipsa de caracter a unora și întunecă conștiința celorlalți, de unde rezultă sau ridicări fără valoare sau neprețuite perderi de valori omenești ; iar alte ori adevărate înfrățiri între conducere și execuție topesc valorile individuale într'o sforțare comună ridicată până la sublim.

„Batailles sur mer" de Claude Farrère et Paul Chock cuprind pe amândouă aceste procese de natură psichologică, în care sublimul reprezentant prim omul de valoare nu este decât la un pas de ridicolul micimei omenești.

Acesta este Locotenentul de marină Destremau, comandant al canonierei franceze *Zélée* și apărător al insulei Tahiti din îndepărtata Oceanie.



„Emden".

Marinar desăvârșit, șef distins, om de onoare și de știință, om de acțiune și de bun simț, el mai poseda și acele calități, imposibil de definit, care constituesc la un loc ceiace numim „simțul mărei".

Numit comandant pe *Zélée* în Ianuarie 1914, avea misiunea să poarte stindardul Franței prin insulele Oceaniei, cu baza în insula Tahiti, unde în caz de război trebuia să se adăpostească și să organizeze apărarea coloniei.

Zile întregi *Zélée* naviga pe întinsul apei pentru a descoperi insulele ocolite de marii descoperitori de odinioară.

Cu 13 noduri viteză, cele 700 tone, 100 oameni și 6 piese, bătrâna canonieră trecea dela un țărm la altul primită cu cântece, cu cadouri de nuci de cocos și cu strigăte de bucurie.

La 6 Aug. 1914 în timpul unei astfel de poetice călătorii Destremau află dela un vas englez că între Anglia și Germania există stare de războiu.

Nici o altă relațiune nu complectă această știre, iar colonia Tahiti era complect în neștiință de focul ce cuprinsese Europa — și, pe când viața trecea aci așa de liniștită, nimeni nu era dispus să se gândească la războiu sau să ia vre-o măsură de apărare fără dispozițiuni dela Paris.

De aceia Destremau întâmpină dela început grele piedici când luă hotărârea ca în timp de 5 zile insula Thiti să fie gata de bătălie.

Timpul acesta și-l impusese Destremau, deoarece bănuia că crucișătoarele germane *Geier* și *Cormoran* ar fi la Samoa și de acolo ar putea către 12 August să atace Tahiti.

In consecință se pune la lucru, dar pentru dezarmarea vasului și fortificarea insulei are nevoe de unelte, de aparate de ridicat, etc., care lipsesc cu desăvârșire la Tahiti.

Destremau nu e omul care să dispere, ci și-aduce aminte că Pharaonii egipteni au ridicat Piramidele numai cu forța oamenilor. De aceia și el se adresează locuitorilor insulei ; cu toate că aceștia aveau o reputație rea, de indolenți, însă Destremau are atâta căldură în glas, atâta convingere și energie în ceiace spune, că este ascultat și Tahitienii i se supun și îl urmează numindu-l cu respect și devotament „Tomana Api" = comandantul cel tânăr.

Astfel *Zéllée* este dezarmată și materialul instalat pe uscat, apoi întreg litoralul este pus în stare de apărare. Colonia mobilizată constitue ca forță combatantă 150 arme, 2 tunuri de 10 cm., 4 de 6,5 cm. și 6 de 37 mm., care sunt gata de luptă în ziua fixată.

Pentru ca poziția de apărare din port să nu fie întoarsă prin eventuale debarcări în altă parte a insulei, Destremau își constitue și un grup de manevră compus din 3 camioane de rechiziție care poartă tunurile de 37 mm. și 20 de bicicliști pentru care a trebuit să rechiziționeze toate bicicletele insulei.

Pentru a se evita surpriza, un serviciu de observație legat cu telefon înconjoară insula și scrutează întinsul apei, pe timp frumos până la 180 km.

Ca ajutor de comandant Destremau este secondat de prințul Salmon, scoborâtor din vechea familie domnitoare Tahitiană, iar pentrucă așteptarea inamicului să nu fie plictisitoare, principesa Tekaou, ea însăși coborâtoare dintr'o renumită familie locală, urca foarte des la observator, unde comandantul Destremau și prințul Salmon stau de veghe zi și noapte.

— „O Tomana Api, strămoșii mei au apucat vremu-

rile când munţii insulei ardeau continuu. Acum Tahiti este ca nava ta, focurile pe insulă sunt moarte şi insula s'a răcit ca inimile noastre câteodată.

„Prea măresc războiul acesta căci el te-a făcut pe tine stăpânul nostru al tuturor. Forţa ta, privirea ta a deşteptat în fraţii mei sufletul vechilor războinici astfel cum adierea vântului reaprinde tăciunii din vatră".

Şi cu astfel de vorbe încurajatoare Principesa Tekaou menţinea moralul comandamentului şi-şi manifesta un suflet distins şi o înţelepciune rară.

* * *

Dar iată că după zilele şi nopţile calme un semn străin la orizont deslănţue furtuna.

Telefoanele sună la toate posturile şi ordinul dispune ca toate trupele să fie gata de luptă, iar grupul de manevră în măsură a interveni la primul ordin.

Escadra fantomă cu cele mai puternice vase *Scharnhorst* şi *Gneisenau* vine să atace Tahiti.

Singur Destremau e calm şi cu o linişte desăvârşită ia ultimile măsuri :

— „Semnalele de intrare în port să fie distruse, depozitul de cărbuni aprins, iar Zéllée sub presiune, cu 10 oameni la bord, hotărâţi să moară, stau gata să se arunce cu viteză în coasta primului crucişător inamic".

Ordinul acesta îmi reaminteşte de o altă frumoasă faptă de război a 3 pionieri japonezi în luptele de la Shangai.

De 2 zile artileria japoneză bombardează nişte reţele de sârmă, care prin poziţia lor au fost ferite de efectul proectilelor.

Atunci 3 pionieri se oferă să le distrugă. Şi-au umplut buzunarele, ranităle, sacii de merinde cu explosibil şi au plecat. Dintr'un salt au sărit în reţele făcând să ia foc explosibilul aflat la ei. Reţeaua a fost aruncată în aer, drumul a fost deschis, dar şi cei 3 pionieri s'au urcat în adevăr către împărăţia cerurilor.

Aceasta era şi misiunea lui *Zéllée*.

* * *

Vasele germane se apropiau şi de pe mal se zăreau pe bord companiile de atac gata de debarcare.

Bombardamentul începe şi în timp ce tunurile lui Destremau trag fără efect, loviturile germane de 210 cad în plin centru populat.

Cartea descrie aci cu o bogăţie de amănunte lupta ce a avut loc, pierderile în oameni şi materiale, exemple de devotament şi spirit de sacrificiu la umilii Tahitieni, care toate la un loc au înclinat balanţa victoriei în favoarea coloniei franceze, căci vasele germane, după ce au defilat de câteva ori în faţa portului, nu au îndrăsnit să se apropie şi în cele din urmă s'au îndreptat către Est ; luptătorii Tahitieni şi-au strâns armele, iar grupul de manevră rămas neîntrebuinţat şi-a reluat locul în vechea încadrare.

* * *

Târziu Destremau se întoarse în oraş : casele erau părăsite şi străzile pustii. Toată populaţia fugise în munţi, o singură vietate mai răspundea la telefon — era d-ra Jeanne Drollet, care se arată încântată că abonaţii civili nu o mai deranjau şi ea singură putea face faţă cererilor armatei.

* * *

In 1915, întors în Franţa, Destremau moare şi uitarea pare că se aşterne peste faptele eroice ale apărătorilor dela Tahiti, când după 4 ani, Patria recunoscătoare împărţi din balanţa dreptăţei şi bravului Destremau, Legiunea de onoare cu titlu postum şi cu menţiunea că „ofiţerul a ştiut în vremuri grele cu foarte puţin concurs al autorităţilor locale, să organizeze apărarea insulei, astfel că *Scharnhorst* şi *Gneisenau* au fost împiedicate să se apropie.

* * *

Povestirea aceasta este desigur înălţătoare.

Fără a mai pomeni de stilul curgător, de bogăţia imaginilor, de priveliştile naturei din acele regiuni îndepărtate, descrise cu artă şi îndemânare artistică, autorii ne reliefează încă trăsăturile unui caracter distins care constitue reala valoare omonească.

In acţiunea dela Tahiti un om este totul, un om ia la timp iniţiativa, organizează, însufleţeşte şi acţionează oameni care nu vorbesc aceiaşi limbă, gândesc diferit şi poartă în ei simţiri şi mai variate şi totuşi aceşti oameni i se supun, se devotează pentru o cauză care nu era a lor şi isbândesc.

Există oare ceva miraculos în toate acestea ?

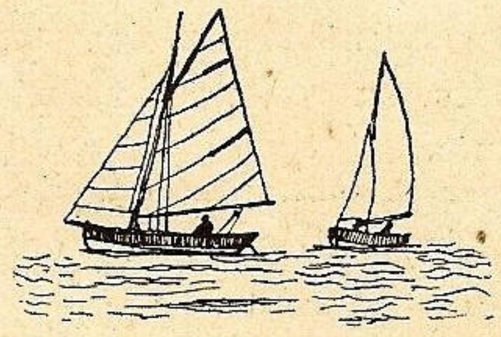
Desigur că nu. Există doar omul, comandantul de caracter şi de ştiinţă, care a avut la momentul voit conştiinţa valorilor reale ce reprezintă fiecare individ, a ştiut să-i utilizeze în raport de acele valori, a ştiut el însuşi să se înalţe deasupra sumei tuturor acelor valori.

Târziu Franţa şi-a răsplătit eroul.

Dar nu pentru răsplată a luptat Destremau.

In el era acea flacără sfântă care ar trebui să călăuzească inimile noastre a tuturora — era flacăra care întreţine focul sacru al datoriei de împlinit.

Acolo departe, unde nu era nici control, nici răspundere, Destremau şi-a făcut datoria, căci alături de el fâlfâia în adierea Tropicului, Drapelul Patriei sale.



IN JURUL UNEI EXPOZIŢII

Abia intrasem în sala fundaţiei Dalles, ca să admir marinele lui Ştiubei, când un prieten, critic de artă, mă întâmpină ironic:

— A trebuit să se deschidă o expoziţie de marine ca să te văd vizitând o sală de pictură.

— Ca profan, zic, mă duc numai acolo unde pot înţelege şi eu ceva.

— Arta trebue simţită, nu înţeleasă.

— N'am ce căuta acolo unde o pretinsă artă nu se adresează nici minţei, nici senzibilităţei mele.

— Nu-i totdeauna de vină artistul că nu-l înţelege publicul refractar la orice inovaţie în artă.

— Ai dreptate, dar mie profan dă-mi voe să admir ce-mi place, căci nu-i frumos ce-i frumos, e frumos ce-mi place mie. Diformarea picturală adusă de unii moderniști, linii paradoxale, divagaţia, incoherenţa imaginaţiei colorate, mă fac să mă întorc mai cu drag spre tradiţie.

— E natural să existe o luptă între tradiţionala reproducere academică şi interpretarea personală. Un critic francez susţine că pictorul care transpune poate diforma, întru cât el sugerează, evocă. De ce nu s'ar admite şi în pictură deformarea dacă o admitem în teatru? Pictura nu trebue analizată, trebue simţită...

— Păi, cum s'o simt dacă n'o înţeleg?

...Şi discuţia a urmat aşa un ceas, învârtindu-ne într'un cerc vitios, fără să ne putem înţelege.

Numai după ce a plecat prietenul, vădit enervat de ignoranţa mea în artele plastice, am început să observ pe rând marinele lui Ştiubei.

Care-i partea de technică şi care-i de artă? Nu ştiu. Asta-i treaba criticei să facă o cântăreală dreaptă. Mie îmi plac aceste tablouri, le înţeleg şi le simt.

Desemnul conştiincios, logic, fără nici o deformare, armonizarea de tonuri, culoarea apei, valurile, redarea naturei aşa cum o am în fundul minţei mele o regăsesc pe pânze, de aceea mă reţine şi îmi impune această expoziţie.

Nu pot să nesocotesc desemnul, nu pot să admit nici o deformare. Imi aduc aminte că am văzut o marină a unui pictor bun — nu-i spun numele — la care nu mă puteam uita din cauză că pusese coşul la prova vaporului, şi-l înclinase înainte în loc să-l incline înapoi. Această greşală de desemn apare ca o monstruozitate în ochii unui marinar, deşi pentru un profan poate trece neobservată.

Colorismul poate fi mai mult sau mai puţin inventat, desemnul însă nu poate să mintă, trebue să dea viziunea corectă, exact aşa cum ochiul este obişnuit să vadă realitatea lucrurilor în natură. Chiar artiştii cari reuşesc să construiască în culoare, trebue să construiască logic.

Este desigur un secret de technică ca să poţi reda pe pânză ridicarea şi spargerea unui val de mare.

Este de asemenea un secret pentru a reda transparenţa apei, aşa aşa cum ne-a rămas pe pânzele lui Eugen Voinescu, singurul marinist dintre pictorii generaţiei trecute.

Voinescu, deşi nu era marinar, călătorise mult pe apă, trăise între marinari, îşi formase ochiul pentru cunoaşterea feluritelor tipuri de nave.

In toate marinele rămase dela el nu poţi găsi o singură greşeală de desemn. Secretul transparenţei apei de mare îl furase dela celebrul marinist rus Isvasonski pe care-l cunoscuse la Odesa, unde Voinescu se afla în calitate de consul al României.

Urmăresc de câţiva ani technica evolutivă a lui Ştiubei şi constat posibilităţile cu cari este înzestrat.

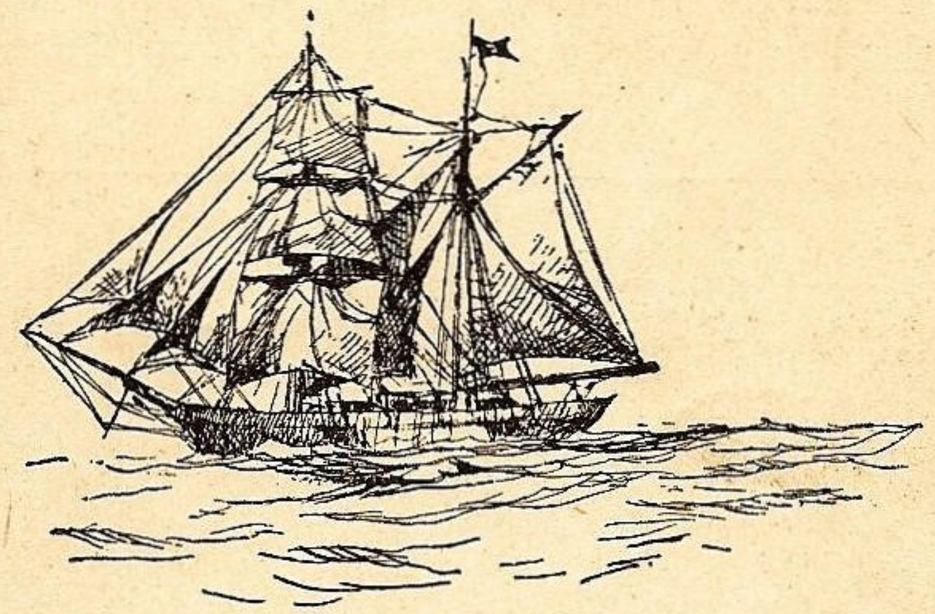
Unele compoziţii din porturi, nave în mers prinse de o mare demontată, au viaţă, măestrie şi o bogată evocare. Calităţi neconteste ne îndreptăţesc să avem încredere în talentul acestui pictor şi să aşteptăm pânze de mare valoare.

Ce-i strică? Tocmai abilitatea lui. Graba, uşurinţa de fabricare a numeroaselor delicate şi dulci aquarele de eftin efect.

Fac un păcat cei cari îi cer mereu să facă *chromuri*. Ştiubei trebue să facă eforturi, să refuze a satisface cererile unui gen de artă convenţională care duce la diletantism sau la industrializare. In loc de marine abil aquarelate, care-l bagatelizează, el trebue să lucreze din greu, cu râvnă şi pasiune, puternice uleiuri. Dar asta, bine înţeles, nu se poate face în vârtejul Capitalei, prin birourile Ministerului, sau în serviciul Palatului.

In interesul lui, pentru cinstea picturei şi a marinei româneşti care ar putea să-şi plătească luxul de a avea un pictor marinist, eu l-aş îmbarca pe Ştiubei pe un vapor de marfă — nu de pasageri — să umble câţiva ani, să nu facă nici o altă treabă decât să picteze ce vede cu ochii pe unde trece: natură, oameni şi lucruri...

J. B.



Portul

(Aspect de Noapte)

Să ne-aruncăm privirea de sus, din deal, spre port:
E întuneric beznă şi portul este mort;
Abia de se descopăr ici, colo, siluete
De nave mari, greoaie, sau nave mici, cochete...
La bordul lor nici urmă de suflet, de viaţă;
Sunt împietrite toate şi apa este ghiaţă...
Din când, în când, s'aude un fluer ascuţit;
E o siflee tristă, de „şef-de-cart" trudit.
E-atâta nemişcare, atâta anonim,
Că 'ntregul port îţi pare un magic ţintirim;
Un ţintirim de nave — enorme mausoleuri,
Legate cu parâme de geamanduri şi cheiuri; —
Din ele se înalţă, macabru, către nori
Ţepuşe lungi şi groase, cu lungi spânzurători...
Luminile pe cheuri — pâlpâietoare, stinse —
Par candele de veghe, la căpătâi aprinse...
Numai în fund departe, la poarta de intrare,
O singură lumină intermitentă, tare:
Este sclipirea vie a farului intrării,
Privirea credincioasă a paznicului mării!

ION PLUTAŞU

CRONICA

Şcoala apei

O interesantă experienţă s'a început la Constanţa.

Până ce vom avea răgaz a vorbi mai larg despre *„Şcoala Apei"* să arătăm deocamdată despre ce este vorba.

Un număr de învăţători din Dobrogea au fost întruniţi la Constanţa pentru o serie de prelegeri cari să-i pună în curent cu chestiunile privitoare la cunoaşterea Mării, Dunării, Porturilor, Pescăriei....

Această pregătire se face în vederea cursurilor complimentare, şcoala medie, care trebue să urmeze după şcoala primară. Ajungând să întocmim o şcoală a vieţei, nu numai a cărţei, trebue să pregătim copilul în mediul său. Omul de munte, omul de deal, omul de şes, omul de apă. Iată cum activitatea Ligei Navale ajunge în sfera învăţământului public. Societatea noastră, cu modestie alcătuită din marinari şi iubitori ai mărei, a fost recunoscută ca societate de cultură. Ministerul de Instrucţie i-a cerut colaborarea.

Acest nou curent şcolar îl salutăm cu bucurie pentrucă aduce vânt în pânzele Ligei Navale. Suntem gata spre noi îndrumări. Ne-am grăbit să răspundem la apel. Unii din membrii Ligei, bătrâni şi tineri, au şi început să lucreze cu entusiazm.

D. Ministru Gusti la deschiderea cursurilor.

Amiralul Bălănescu a ţinut conferinţe despre Mare, Jean Bart despre Dunăre, profesorul geograf Conea despre formaţia Deltei, profesorul biolog Popovici despre fauna Mării Negre, dând explicaţii şi la faţa locului pe malul mărei şi la Institutul hidrobiologic dela Mamaia.

Pe lângă conferinţele ţinute d-nii Bucuţă, Culea, au ţinut cursuri d-nii Comandor Stoianovici, locot. Ghezzo, medic Rădulescu şi alţii.

Cu ocazia venirei d-lui ministru Gusti la Constanţa s'au vizitat birourile şi biblioteca Ligei, instalate în măreţul local (fost hotel Carol) astăzi Cercul Militar din Constanţa.

De acord cu Prefectura şi Primăria s'a ales localul pentru viitorul *Aquariu,* fostul restaurant din faţa Cazinoului. Rămâne ca d. dr. Antipa, ca patriarh al apelor noastre, să dea cuvenita deslegare şi preţiosul său concurs pentru a păşi la realizări — pe care şi d-sa de mult le doreşte cu toată inima.

Se cuvine să aducem adânci mulţumiri d-lui Gusti, primul ministru al Culturei care şi-a aruncat ochii spre orizontul mărei. Aceleaşi mulţumiri aducem şi celor doi vrednici colaboratori: d-lor Em. Bucuţă şi A. Culea, oameni de cultură cu largi vederi şi vechi iubitori ai mărei. Liga Navală, pentru a-i ţine acostaţi, i-a legat cât mai strâns de ea rugându-i să primească a face parte ca membri în Comitetul Central, iar d. ministru Gusti, a fost ales Membru de onoare.

Dezastrul vaporului „Atlantique"

Nu s'a împlinit anul dela arderea pasagerului francez *„Georges-Philippar"* în oceanul Indian, şi unul din cei doisprezece giganţi ai oceanului fu mistuit de flacări în marea Mânecei.

„Atlantique", vapor de 42.000 tone, deservea de un an linia Franţa-America de Sud. La 3 Ianuarie, ora 6 h. 45, a părăsit Pauillac, port între mare şi Bordeaux şi era aşteptat la Havre a doua zi la ora 11, pentru scoaterea pe doc şi curăţirea anuală a fundului. La bord nu era decât parte din echipaj, 228 oameni.

La ora 8 h. un radio: *„S. O. S. Vaporul „Atlantique" arde pe 49°30' latitudine Nord şi 3° 17' longitudine West. Vaporul „Ruhr" sosit la faţa locului şi salvat echipajul. S. O. S."* străbătu văzduhul.

Locul indicat cade la 20 mile (38 km.) de insulele Guernesey şi la 70 (130 km.) de Cherbourg. Cel dintâi care a văzut focul şi a sărit în ajutor a fost vaporul german *„Ruhr"*, reuşind să culeagă 98 de naufragiaţi, dintre care şi trei femei.

Semnalul de S. O. S. a fost repetat de puternica staţie din insula Wright. Pe rând sosiră englezul *„Falmouth"*, puitorul de mine francez *„Pollux"*, remorcherele franceze *„Barfleur"*, *„Roule"*, *„Ramier"* şi *„Nessus"* din Cherbourg, *„Abeille-22"* din Havre, *„Iroise"*, *„Minotaure"* din Brest şi *„Rootez"*, olandez.

Nici un vas nu se putea apropia prea mult de epava în flacări şi fum, aplecată de 15° pe o coastă, rulând pe o hulă de 5 metri, cu pereţii înroşiţi din care eşeau aburi ori de câte ori câte un val o acoperea. Curentul împingea rugul plutitor spre Portland-Bill, de pe coasta engleză, înconjurat de roiul de salvatoare care-i da târcoale. *„Iroise"* era chiar pregătit să o torpileze, în cazul când epava ar fi devenit o primejdie pentru navigaţie.

Când văpaia se mai potoli, o luptă înverşunată de corsari începu între remorcherele de diferite naţiuni pentru a „pune mâna" pe epavă. Când unul reuşea să lege remorca de vas, un altul se repezea cu toată viteza spre a o tăia. Victoria fu a francezilor, care reuşiră să târască masa fumegândă până în rada Cherbourg.

Institutul meteorologic anunţând furtună, vasul fu băgat în port, cu toată opunerea Camerei de comerţ. Era teama ca incendiul să nu se întindă la depozitele de păcură ale vasului. Comandantul Shoofs susţinu cu tărie că nu se va întâmpla nimic, după cum nu s'a întâmplat nici la *„Georges-Philippor"*, şi a avut dreptate

CUM S'A DECLARAT INCENDIUL ?

Focul a luat naştere la fel ca la *„Georges-Philippar"*: a început dintr'o cabină nelocuită şi s'a întins cu o iuţeală de necrezut. In ambele cazuri cabina de T. F. S. a fost nimicită dela început.

Telefonistul Paul Armendia povesteşte în declaraţia sa că marea era huloasă, vasul se apleca atât de tare încât s'au rupt firele electrice din sala de mâncare. La 3 h. 40 m. s'a scoborât în cabina telefonică şi a fost izbit de un fum gros, care eşea dintr'o remisă de automobile. Alergă atunci cu alţi doi spre cabinele învecinate de unde răbufni fum şi flăcări. Dădu alarma şi echipajul fu în picioare.

Pompele fură puse în mişcare, cele 127 stingătoare împroşcară, focul părea a ceda. Oamenii lucrau cu măşti şi întunerecul provocat de fum fiind prea mare, se ceru să se reaprindă lumina electrică, stinsă mai înainte. Rezultatul fu o inteţire a incendiului în mai multe focare deodată, fără putinţă a le determina. Avioanele descoperiră însă *şase focare deosebite,* — lucru curios şi neobişnuit la un foc datorit numai întâmplării.

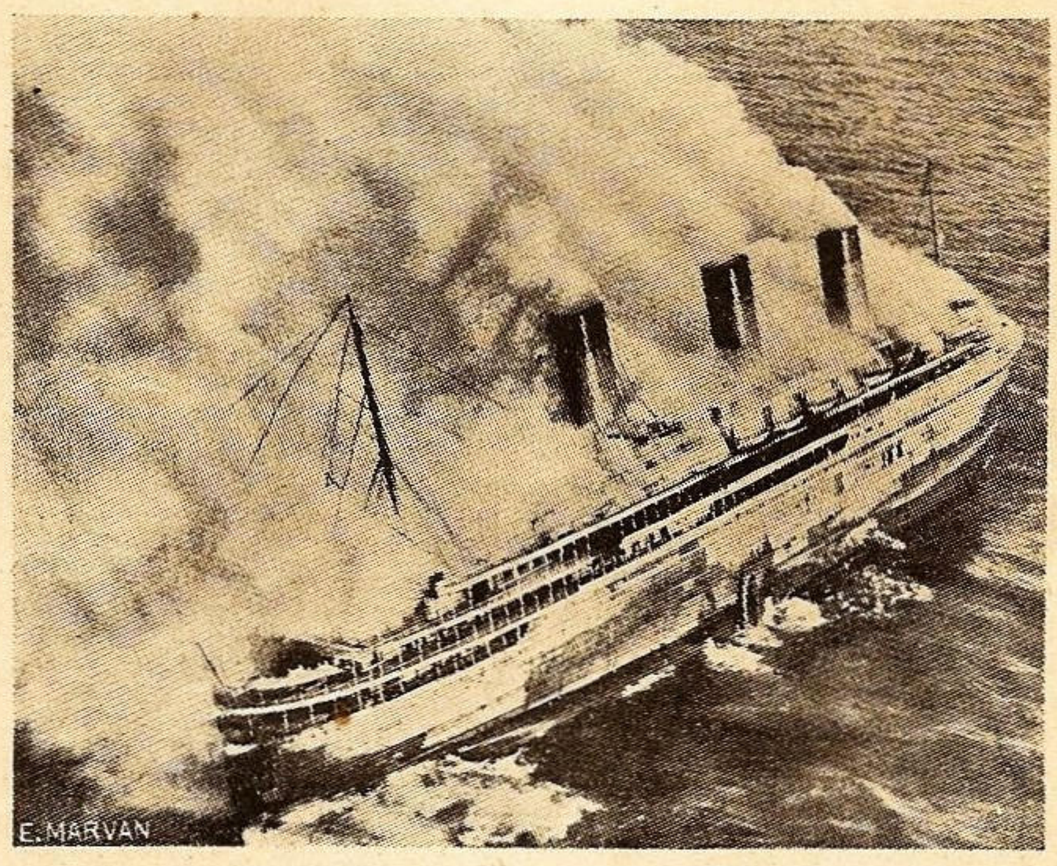
Lupta era perdută, pereţii de lemn îmbibaţi cu lac nitrocelulosic, covoarele, mobilele, totul ardea, ca şi *isolantul* cablurilor. Căci e bine să se ştie: chiar cablurile vârâte în tuburi metalice, ard întocmai ca o torţă.

La ora 10 h. 30 m., după o retragere pas cu pas, vasul începu a fi evacuat, cu toată înclinarea şi pereţii înroşiţi. Unele şalupe se răsturnară, mulţi săriră în apă, — iar personalul maşinelor rămase la datorie, acoperit de o saltea de jăratec ce se întindea ca o piatră funerară! La ora 11 sări în apă şi ultimul în viaţă, comandantul Shoofs, care, după salvarea sa, conduse singur lupta de recucerire a ce mai rămăsese din *„Atlantique"* !

REZULTATUL ANCHETELOR

Numai din cele expuse mai sus reiese că focul nu a putut fi observat dela început, din cauza lipsei acelor *detectoare automate*, de care am vorbit cu prilejul incendiului de pe *„Georges-Philippar"*.

Secundul declară că a fost trezit la 3 h. 30 m. de soneria de alarmă. Comandantul Shoofs de asemenea spune că cei patru paznici şi-au făcut datoria dând câte-şi patru alarma. Dar... prea târziu. Am arătat în primul articol că Franţa nu a decretat obligativitatea acestor detectoare dela distanţă, hotărâte de Convenţia internaţională din Londra dela 1930. Anglia, Statele Unite, Germania şi Italia în schimb au impus aceste măsuri vaselor lor de mare tonaj.



Vasul „Atlantique" în flăcări.

Pe de altă parte lemnăria lui *„Atlantique"* nu era *ignifugă*. Puţin timp după pierderea lui *„Philippar"* s'a făcut la Havre o experienţă foarte interesantă pe pasagerul *Biskra*, în care lemnăria e toată ignifugă. Timp de o oră s'a încins un foc într'una din cabine, ridicându-se temperatura la 1200°, adică la temperatura când fierul devine alb, — şi focul n'a străbătut la alte cabine!

Din ceiace a mai rămas din *„Atlantique"* i-a fost foarte greu comisiei de anchetă să constate cauzele incendiului, cu toate că din ea făcea parte şi colonelul Pouderoux, comandantul pompierilor din Paris. Chiar ceiace s'a constatat se ţine secret. Nu este exclus însă că poate să fi lucrat şi o mână criminală.

Pare a se arunca vina pe instalaţia electrică, cu o reţea întinsă şi străbătută de 220 volţi. Cu toate siguranţele, în caz de scurt circuit ţâşnesc flăcări ce fug dealungul cablurilor, arzând izolantul şi provocând arcuri electrice. Pe vaporul *France* s'o observat o asemenea goană de flăcări: acestea au fost prinse din fugă sub un panou, care a trebuit să fie sfărâmat cu topoarele.

Să nu se uite că focul a reînceput din mai multe părţi după ce s'a dat din nou drumul lumini electrice. Instalaţia deci a dus focul şi în locuri depărtate de primul focar.

Nu este exclus şi prezenţa unor bombe incendiare, din cele care iau foc pe rând şi în clipe aranjate mai dinainte.

Ori care ar fi fost cauzele, rămâne însă bine stabilit că dacă vasul ar fi fost înzestrat cu detectoarele automate prevăzute de Convenţia dela Londra, focul ar fi fost semnalat dela început, nu abia după ce fumul dintr'o cabină închisă a răbufnit afară!

Ca o măsură preventivă Ministerul Marinei a hotărât deocamdată ca pe orice vas cu mai mult de 250 pasageri să se îmbarce un număr de 3 la 6 pompieri instruiţi.

Se preconizează creiarea unui *serviciu special de siguranţă*, sub conducerea unui ofiţer care să nu facă altceva la bord. El va supraveghea un *post central de siguranţă*, unde să se concentreze *detectoarele automate* precum şi comanda *semnalelor de alarmă*, a *stingătoarelor*, a *porţilor etanşe*.

Deplângem cruda încercare suferită de marina comercială franceză şi nădăjduim că, prin noile măsuri luate, nu va pierde clientela ce reuşise a şi-o câştiga.

MOŞ DELAMARE

Adunarea generală a Ligii navale române

In ziua de 24 Ianuarie a avut loc, în localul Cercului Militar din Capitală, adunarea generală a Ligii Navale cu următoarea ordine de zi:

Darea de seamă a activităţii ligii, starea financiară şi descărcarea comitetului, raportul cenzorilor, votarea bugetului pe 1932, complectarea comitetelor, schimbarea statutelor, chestiuni în studiu şi propuneri.

Şedinţa se deschide sub preşidenţia d-lui amiral Coandă.

D-l *comandor Eug. Botez* (Jean Bart) secretarul general al Ligii face o dare de seamă activităţei Ligei Navale. Se aruncă o scurtă privire asupra celor trei puncte din program: administraţie, propagandă şi realizări practice. Se aduce mulţumiri d-lui general Samsonovici, care în calitate de ministru al Apărării Naţionale, a dat tot sprijinul, asigurând Ligii navale localul în care sunt instalate birourile Ligii. Se arată în scurt situaţia secţiunilor din provincie şi se aduc mulţumiri preşedinţilor secţiunilor şi căpitanilor de porturi cari dau tot concursul Ligii Navale.

Se expune chestiunea revistei de propagandă: „România Maritimă şi Fluvială" şi se cere colaborarea celor trei factori interesaţi în opera de propagandă: marina militară, marina comercială şi pescăria.

Liga a publicat un concurs cu premiul de zece mii lei pentru un manual de bărci: „Abecedarul Marinarului" pentru amatori. S'au prezentat patru lucrări. O comisiune de specialişti va cerceta lucrările pentru decernarea premiului şi editarea cărţei.

In cursul anului s'au ţinut vre-o zece conferinţe despre Dunărea şi Marea, în Ateneele din Capitală şi provincie. La radio s'au ţinut 12 conferinţe despre Dunărea.

La Constanţa s'a început o interesantă experienţă culturală pentru şcoala medie pregătitoare a copiilor din regiunea apelor. Colaborează cu ministerul Instrucţiunii Liga Navală şi Pescăria. Pentru acest început se aduc mulţumiri d-lui ministru Gusti, d-lor Bucuţă şi Apostol Culea.

Liga a dat ajutoare şi premii organizaţiilor cercetaşilor de apă, intervenind şi la ministerul de Instrucţie ca să prevadă în programele şcolare cursul de înot şi sporturile nautice la şcoalele secundare din regiunea apelor.

Liga a reuşit să capete pentru membrii ei reducere la preţul biletelor de călătorie pe vapoarele Statului, pentru care aduce mulţumiri Regiei autonome a porturilor şi d-lor directori: Vardala, comandor Sion şi inginer C. Ionescu.

Dintre chestiunile în studiu, cele mai importante sunt: muzeul

maritim, aquariul la Constanţa, refacerea brekului Mircea ca vas de studiu în Marea Neagră, înfiinţarea de biblioteci pe vasele româneşti, salvările maritime, poliţia plajelor, excursii pe apă, medalia de salvare, fuziunea Ligii cu Yacht-Clubul român, organizarea lacurilor din jurul Capitalei pentru scopuri nautice.

D-l *amiral Gavrilescu* îşi arată mirarea asupra felului cum s'a lucrat în trecut la ligă, din care cauză mulţi membri s'au ţinut în rezervă. Prin reorganizarea începută se va strânge solidaritatea Ligii.

D-l *amiral Bărbuneanu* face o dare de seamă asupra secţiunii ligii dela Galaţi.

D-l *comandor G. Coandă* critică activitatea Ligii găsind că revista e prea literară şi cere să fie o tribună liberă în care să se comenteze şi să se ia atitudini faţă de diferitele chestiuni navale.

D-l *căp. c-dor. Ştefănescu Piu* arată că revista Ligii este pe drumul bun, căci trebue să aibă caracter de propagandă şi nu de polemică.

D-l *Daia* arată importanţa plajelor, după experienţa făcută de clubul nautic din portul Giurgiu.

D-l *c-dor Johnson* cere o colaborare pentru studii la mare şi organizarea posturilor pe litoral. Cercetaşii de apă ar trebui îmbarcaţi pe vapoare ca să facă adevărata şcoală a mării.

D-l *amiral Bălănescu* arată activitatea Ligii la Constanţa.

D-l *dr. Antipa,* care s'a întors de câteva zile dela Paris unde a ţinut o conferinţă asupra Mării Negre la Institutul Oceanografic, expune vederile sale asupra necesităţei de a se face studii serioase în Marea Neagră, pentru a ne afirma stăpânirea efectivă asupra aceste mări, ca să ne asigurăm viitorul ţărei.

D-sa explică rivalitatea între Franţa şi Italia pentru influenţa şi cunoaşterea ştiinţifică a mărilor din Orientul Europei. Se cere urgent întocmirea unui program de lucru pentru studii la marea, prin colaborarea marinei, pescăriilor, porturilor şi comisia europeană a Dunărei.

D. *amiral Coandă* închee discuţiile arătând vederile noui după care Liga se reorganizează atrăgând în sfera sa de activitate pe toţi specialiştii şi pe cei cari iubesc marea.

Sunt aleşi prin aclamaţie următorii membri în comitetul de acţiune :

D-nii : amiral Nicolescu-Rizea, amiral Gavrilescu, amiral Bucholtzer, ing. Gr. Vasilescu, Mariu Gheorghiu, Bucuţă, A. Culea, G. Mugur, căp. c-dor Ştefănescu-Piu, Comârzan, c-dor Ionescu-Johnson, c-dor Sion, ing. Filipide, c-dor Koslinski, ing. Iliescu-Brânceni, ing. Caramfil, ing. Marinescu, amiral Bărbuneanu şi c-dor G. Coandă.

D-nii miniştri Gusti şi Mirto, au fost aleşi, ca membri de onoare.

Şedinţa s'a ridicat după ce d. Jean Bart, secretarul general al Ligei Navale, a citit o telegramă omagială adresată M. Sale Regelui şi întregei familii regale, în sânul căreia întotdeauna a existat cultul Mărei.

*

După câteva zile d-l Preşedinte al Ligei Navale a primit ca răspuns următoarea telegramă :

Mişcat de frumoasele sentimente de omagiu exprimate de D-voastră din partea membrilor Ligei Navale Române, cu prilejul adunării generale, Majestatea Sa Regele m'a autorizat a vă transmite viile Sale mulţumiri.

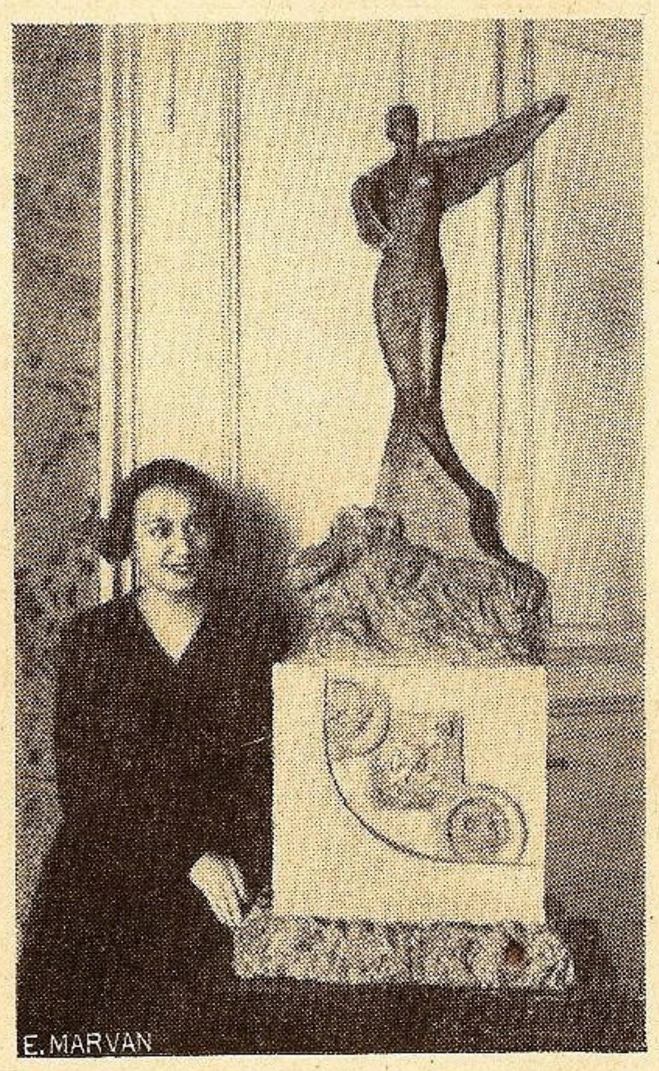
Secretarul particular al M. S. Regelui
(ss) **C. Dimitrescu**

Un dar Ligei Navale Constanţa

Cu prilejul Anului Nou d-ra Letiţia Ignat, studentă în Academia de Belearte a oferit Ligei Navale o machetă alegorică lucrată de d-sa în gips patinat executată cu mult gust artistic.

Duminică 8 Ianuarie a. c. la sediul Ligei d-ra Letiţia Ignat a înmânat d-lui Amiral Bălănescu, preşedintele Ligei Navale, macheta, de faţă fiind întregul comitet al Ligei Navale.

Cu acest prilej d-l Amiral, într'o cuvântare entuziastă, împărtăşeşte bucuria pentru darul artistic. D-sa arată cum autoarea şi-a ataşat sufletul la frumuseţile mării însoţind idealurile sale cu ale Marinei şi ale Ligei Navale. Luând în primire statuieta, promite păstrarea ei în muzeul Ligei Navale, mulţumind felicită pe d-ra Ignat de frumoasa realizare artistică, pentru care-i urează viitor strălucit în cariera artelor.



D-ra Letiţia Ignat a răspuns prin fraze pline de căldură şi gingăşie, mărturisind că nu s'a aşteptat la acest cadru în care s'a făcut predarea, iar urările d-lui Amiral împărtăşite de asistenţă faţă de debutul d-sale, o fac fericită. Când s'a gândit la facerea acestei machete în gândul, în concepţia d-sale în afară de simpatia pentru Mare, a preocupat-o şi recunoştinţa pentru eroii noştri de apă. Mulţumeşte pentru cinstirea cu care a fost onorată.

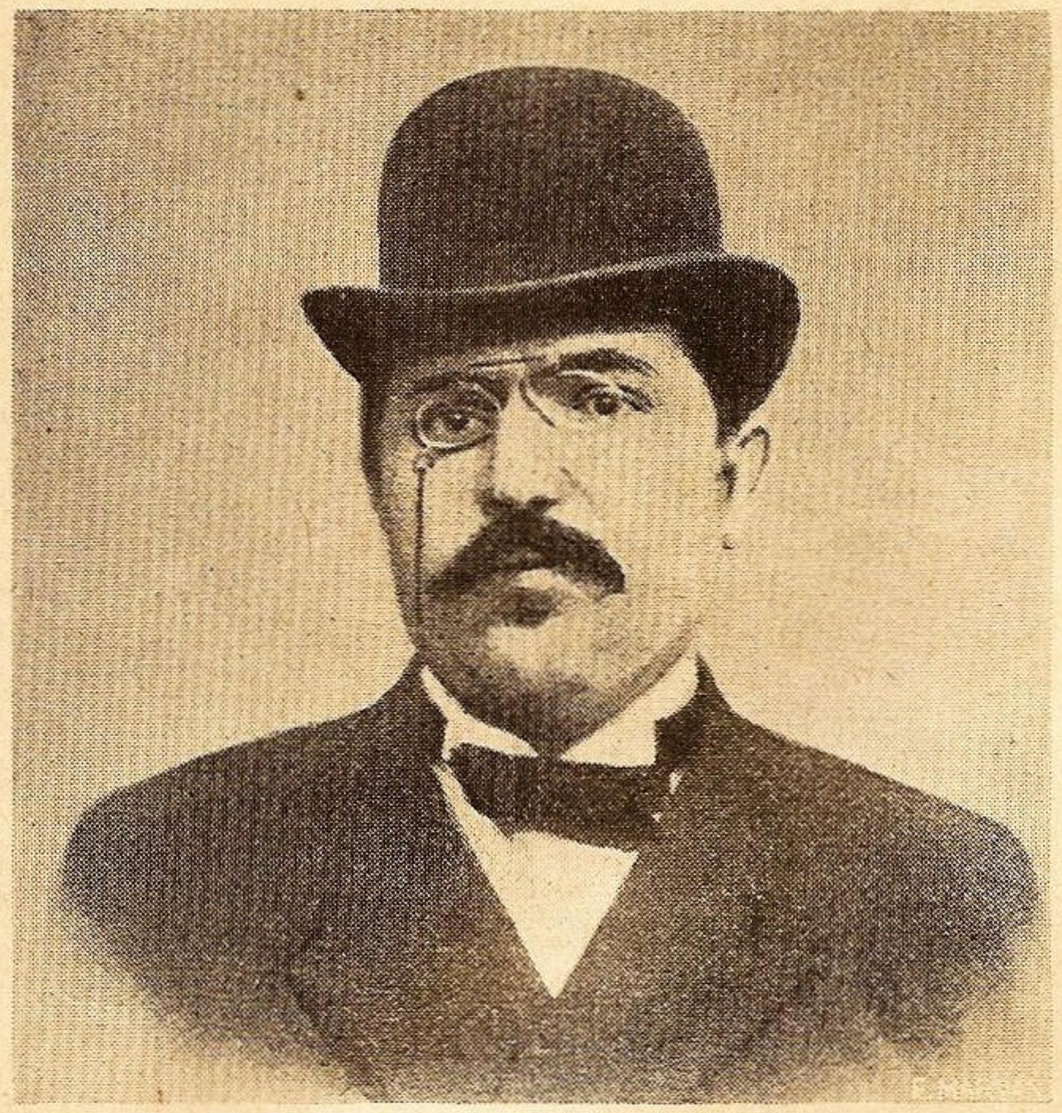
Morţii noştri

In cursul lunei trecute s'a stîns din viaţă un mare patriot, om modest, dar suflet ales.

Ionaş Grădişteanu, ca Ministru de Lucrări Publice, şi-a dat seamă de importanţa navigaţiei comerciale. Cu toată inima sa de român a îmbrăţişat cauza noastră şi s'a străduit să asigure desvoltarea Serviciului Maritim.

Sub el s'a întocmit programul de construcţii a navigaţiei comerciale maritime, după vederile judicioase ale conducătorului de pe acea vreme, d. Amiral I. Coandă. Atunci s'a întocmit şi legea prin care fondul de asigurare al vapoarelor se transforma în fond pentru construcţie, cu dreptul de împrumut dela Casa de Depuneri.

Dacă s'ar fi urmat programul naval întocmit atunci, la ce desvoltare ajungea navigaţia noastră maritimă. Războiul ne-a oprit în loc, şi criza economică ne-a dat înapoi.



Liga Navală se înclină cu pietate în faţa pietrei funerare a lui Ionaş Grădişteanu — bun român, iubitor al mării, unul dintre rarii bărbaţi politici despre care posteritatea va vorbi cu recunoştinţă, şi-l va număra printre întemeetorii acestei mari instituţii naţionale maritime.

L. N. R.

Pe marginea cărţilor

MEMORIU DE RĂZBOI ŞI REVOLUŢIE

— Peripeţiile unui vapor românesc în Rusia —

de Cpt. Zagoreanschi-Kisel

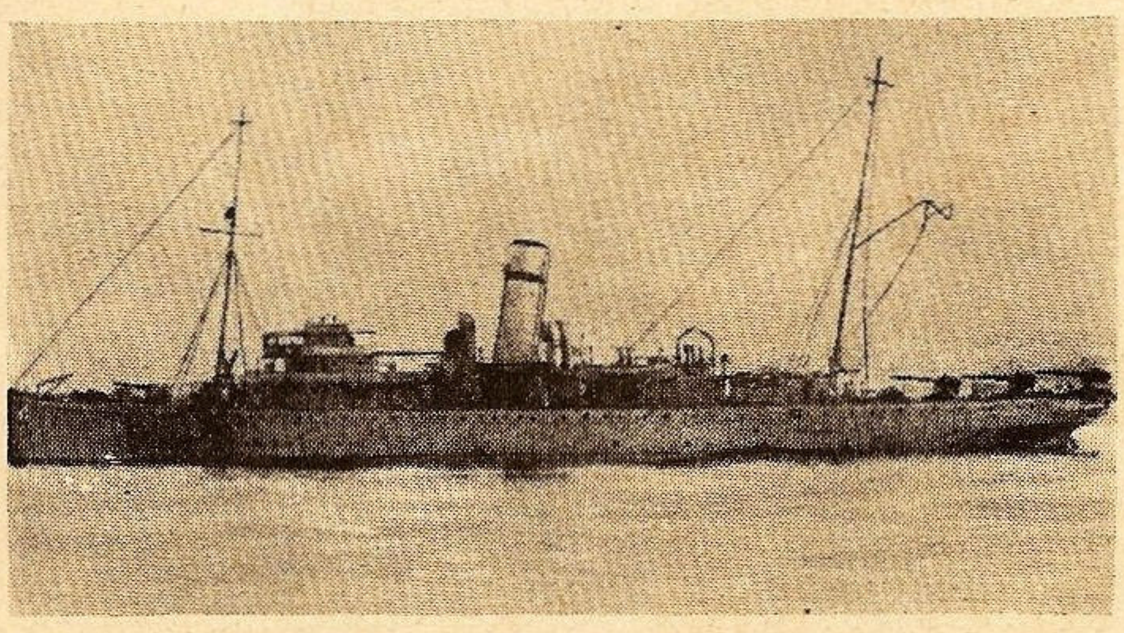
Timpul trece....

Imbătrânim....

Pe rând, pe tăcute — actori şi spectatori — părăsim teatrul epocei noastre.

Plecare fără întoarcere. Locurile nu rămân goale. Alţii, repede, le ocupă. Dispare o generaţie sub ochii căreia s'au desfăşurat, în vechiul teatru european, cele două tragedii istorice, cari au durat patru ani storcâna omenirei mări de lăcrimi şi de sânge:

Războiul Mondial şi *Revoluţia rusească*.



Dar ce rămâne în urmă — după căderea cortinei — generaţiilor ce vin?

Scrisul, care învinge timpul.

Hârtia înegrită de slove înşirate în rânduri, închide o lume de amintiri şi fapte, suveniri contemporane ca mărturii a celor ce-au fost odinioară.

Timpul trece.....

Imbătrânim.....

Praful uitării se cerne prin sita vremei, şi noi întârziem — înainte de a bate ceasul — să fixăm pe hârtie magicul, senzaţionalul film al trecutului, care rulează încă pe ecranul minţei noastre.

*

Căpitanul V. Zagoreanschi-Kisel — fost ofiţer în Marina Rusă— astăzi, în noua sa patrie, ofiţer în rezerva Marinei Române şi inginer hidrograf la Comisia Europeană a Dunării, ne face un real serviciu, ne dă o pildă şi un imbold făcând să apară la lumină notele carnetului său de război.

Intr'o formă simplă, clară şi precisă, ne redă în chip admirabil un episod din marea revoluţie rusească în legătură cu marina noastră.

Realitatea depăşeşte imaginaţia literară.

C'o profundă sinceritate sunt descrise evenimentele în centrul cărora autorul, ca erou, se găsea aruncat de vârtejul furtunei revoluţionare.

Urmărind cu încordare sobra povestire a peripeţiilor prin care a trecut scriitorul, admiri isteţimea, îndrăsneala şi hotărârea cu care a lucrat pentru salvarea sa şi a vaporului românesc predat intact în mâinile noastre în portul Sulina.

Şi pentru ca această scriere vie, palpitantă ca o fascicolă dintr'un roman de aventuri, nu-i o creaţie literară, ci o reală pagină de istorie exactă, mi-am îngăduit câteva lămuriri asupra situaţiei şi împrejurărilor, după notele din carnetul personal ce l-am ţinut la zi pe timpul războiului la gura Dunării.

*

Siliţi de împrejurări, se ştie în ce nenorocite condiţii, am intrat în marele război.

Pe uscat nici o legătură cu Aliaţii din Apus.

Pe apă, singura cale mai lesnicioasă ni s'a tăiat prin intrarea Turciei în acţiune şi blocarea Dardanelelor.

Un singur drum lung, şi periculos ne mai rămăsese pe la Nord, prin Oceanul Ingheţat, la portul Arhanghel.

Fatala situaţie geografică ne lega soarta de marea împărăţie rusească.

Nu aveam forţe navale la Marea Neagră.

Litoralul nostru maritim trebuia să fie păzit de Flota Rusă. Flota Română fluvială avea să apere Dunărea.

Ce s'a făcut însă cu vasele româneşti din marina comercială maritimă?

Unele, pe cari războiul le-a surprins în navigaţie departe de ţară, au servit la transportul muniţiilor din Franţa în Rusia. Cargabotul „Bistriţa" a fost înecat pe coasta Norvegiei de către un submarin german.

Toate vasele maritime aflate în ţară, printre cari cele cinci elegante şi rapide pacheboturi ale Serviciului Maritim Român, au înzestrat Marina Rusă.

Cu durere am privit aceste mândre vase — fala ţărei noastre în Orient — părăsind apele româneşti pentru a intra în arsenalele ruseşti.

Au pretins anume Rusii aceste vase?

Nu ştim cari au fost condiţiile de colaborare militară.

Ştim însă că evenimentele ni-au surprins nepregătiţi.

Cu puţină prevedere, din aceste excelente vapoare comerciale ne puteam întocmi o bună escadră de crucişatoare, care putea ţine marea pe orice vreme.

In loc să le dăm Rusilor, trebuia să primim dela ei tunuri de mare calibru, să le instalăm pe vasele noastre, căci personal aveam destul.

Ca prin minune au scăpat de peire vasele româneşti căzute în haosul anarhiei ruseşti. Mulţi pierduse speranţa de a le mai vedea întoarse în apele noastre. Graţie, în mare parte, înaintării Germanilor în sudul Rusiei, aceste vase n'au avut soarta bastimentelor ruseşti, cari zac şi azi — schelete metalice — în noaptea opacă a fundului Mării Negre.

Dintre toate vasele aflate în mâinile Rușilor numai pachebotul „Regele Carol" a fost adus şi predat de ofiţerii ruşi în portul Sulina.

*

Invinşi. Ne-am retras fixând frontul pe Siret, aşa cum ceruse dela început marea noastră aliată Rusia. Duşmanul cotropitor trecând ceie două bariere — CARPAŢI şi DUNAREA — ne strânsese ca într'un cleşte. Pierdusem trei părţi din trupul ţărei: Oltenia, Muntenia, Dobrogea. Dar Delta Dunărei până la urmă a rămas în mâinile noastre.

Natura ne-a venit aci în ajutor. Duşmanul n'a putut să treacă fluviul şi să înainteze prin gârle, ghioluri şi smârcuri ca să ocupe peticul de pământ mlăştinos, insula aceasta triunghiulară creată de mîlul depus de apa Dunărei între cele trei guri.

Forţele din Delta au stat toată vremea în strânsă legătură pe apa cu Sevastopol şi Odesa.

Valurile tulburi ale revoluţiei au ajuns până la noi. Crude, singuroase scene s'au petrecut chiar sub ochii noştri, pe teritoriul românesc.

Cu greu le puteam împiedica. Totuşi, simţul realităţei, disciplina, credinţa soldatului român, a format digul care a rezistat asaltului dat de mistica slavă a revoluţiei ruseşti.

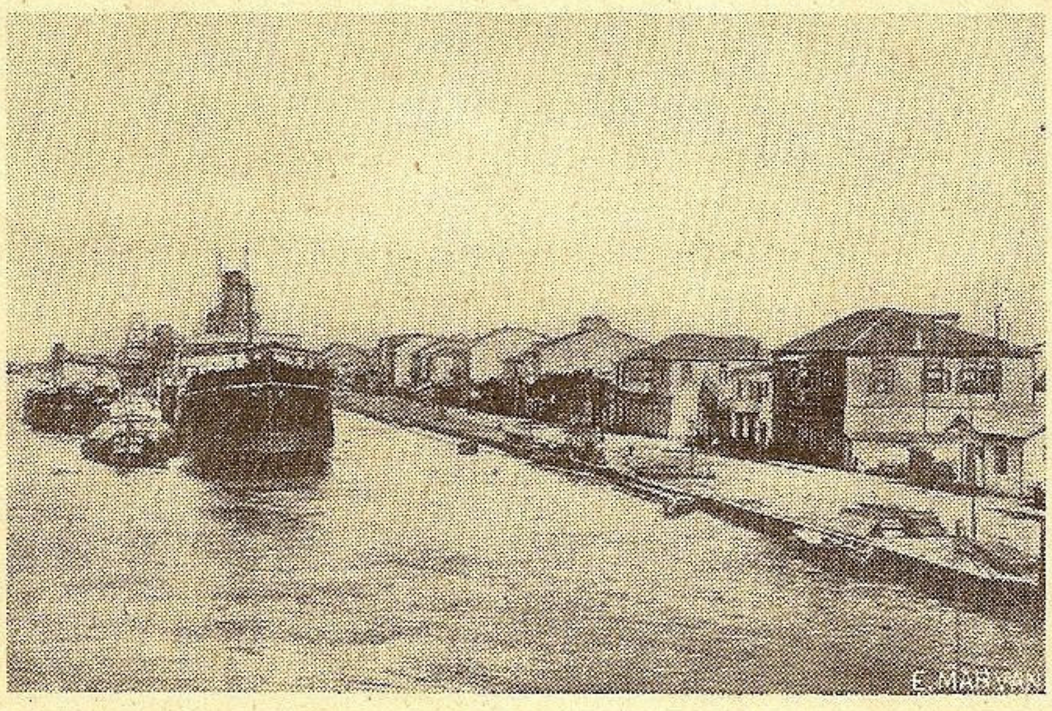
Pulverizată, marea oştire a părăsit frontul român şi a trecut Nistru. După ocuparea Basarabiei şi lupta dela Vâlcov, flota rusă a părăsit complect Dunărea.

Abea începusem a răsufla şi escadra austriacă de Dunăre — în baza tratărilor dela Buftea — se grăbi să coboare fluviu dela Brăila, şi să ancoreze la Sulina în faţa palatului Comisiei Europene dela Gura Dunărei.

Ziua şi noaptea vapoare pline cu trupe de uscat defilau pe sub ochii noştri luând drumul mării spre Odesa. Nemţii erau grăbiţi să ocupe sudul Rusiei. Trupele bolşevice se retrăgeau pas cu pas din faţa armatei de invazie.

*

Intr'o zi aurie de primăvară — îmi aduc bine aminte — Sulina era în plină sărbătoare, venise ştirea că Sfatul Ţării din Basarabia votase anexiunea... tedeum... paradă... defilare... marinarii nemţi au venit şi ei la serbare...



Portul Sulina

In drum spre biserică îmi iese înainte un soldat c'o telegramă dela crucişetorul „Elesabeta", care avea instalat un post de telegrafie fără fir.

Un radio dela Batum întreba Căpitănia portului Sulina ce adâncime este la gura Dunărei şi dacă se poate naviga pe lângă Insula Şerpilor. Vine un mare transport de prizonieri Germani şi Austriaci.

Nu puteam să-mi explic rostul telegramei.

Cine o dase? Ce vapor putea veni dela Batum?

De unde plecau prizonierii germani şi austriaci?

Batumul era portul Republicei Caucaziene.

Se zicea că Trozki în tratările de pace cedase Turcilor Batumul, Karsul şi Ardahanul, dar Caucazienii nu se supuneau, îşi apărau teritoriul pas cu pas împotriva trupelor turceşti cari înaintau agale de-alungul litoralului Mării Negrei.

Să fi ajuns Turcii la Batum? S'ar fi ştiut.

Nimeni nu putea să deslege enigma misterioasei telegrame dela Batum.

Aşteptăm.

Postul de observaţie din far şi pilotajul de gură erau anunţate.

A doua zi dimineaţă (1 Aprilie) observatorul farului comunică vederea unui vapor albăstrui la orizont. Ştirea se transmite ca fulgerul. In câteva minute tot portul era în picioare. Şi când se anunţă că vaporul are pavilionul român, emoţia ajunse la culme. Unii nu voiau să creadă şi bănuiau o farsă de 1 Aprilie.

„E *REGELE CAROL,* se vede după coş" isbucni lângă mine un marinar cu ochii ageri, care recunoscuse silueta vaporului.

Incet, maestos înainta vaporul tăind apa cafenie a Dunărei. Tricolorul românesc fâlfâia înălţat la pupă şi la cele două catarge. Pe punte se deslușeau uniforme ruseşti. Câteva baionete puse la arme sclipeau în lumina soarelui.

Vaporul îl ştiam în mâna Bolşevicilor.

De ce i-au pus pavilionul român?

O gardă? Pe cine păzeau?

Mă frământam nedumerit. Aşteptam cu nerăbdare apropierea vaporului.

Numai după acostare am reuşit să recunosc în mulţimea de sus de pe punte o mutră românească. Unul din foştii mei elevi de la şcoala de marină. Imi făcu semn cu şapca să mă sui pe bord.

Un tânăr, coborând în fuga scările punţei de comandă, mă întâmpină vorbind curent franţuzeşte.

„Venim dela Batum. Vrem să predăm vaporul legitimului stăpân care-i Statul Român".

Să mergem în careu ca să facem actele.

Inăuntru, în jurul unei mese încărcată cu hârtii, câţi-va ofiţeri ruşi, cu figurile palide, obosite, cu ochii întunecaţi, aşteptau într'o tăcere solemnă. Unul începu să vorbească volubil, nervos, vibrând de emoţia care-i aprindea ochii negri pătrunzători.

Era acelaş tânăr brunet, vioiu, care mă întâmpinase pe bord, *Căpitanul V. Zagoreanschi-Kisel,* sufletul vaporului.

Dar să-l las pe el să-şi povestească singur peripeţiile prin care a trecut până a isbutit să ajungă la gura Dunărei *).

JEAN BART

JOHN LOWELLE — LE BERCEAU SUR L'ABIME

In Pacific acum 30 de ani. Uriaşele aripi albe ale clipperelor brăzdau mările tropicelor, dela San Francisco către China şi Japonia, precum şi prin archipelagurile înflorite ale Polynesiei. Pe un clipper, în oceanul Pacific, şi-a trăit întreaga copilărie şi adolescenţă fiica comandantului, care-şi povesteşte viaţa petrecută la bordul vasului tatălui ei.

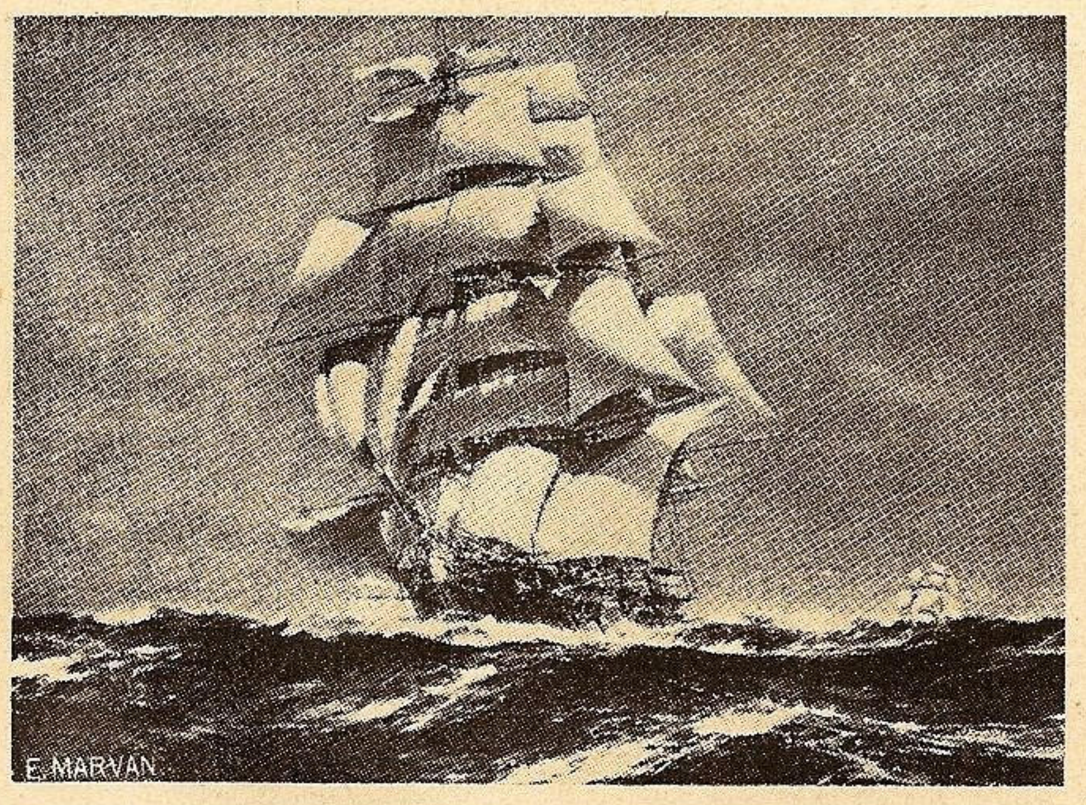
* * *

Master Lowell, din Berkeley (California) era căpitanul frumosu-

*) Din numărul viitor al revistei vom începe publicarea Memoriului de războiu şi revoluţie.

lui clipper cu patru arbori „*Minnie A. Caire*" care făcea comerţ cu coprah şi santal în insule şi Australia. Afacerile prosperau, deasemeni şi familia căpitanului: când Master Lowell debarca la Berkeley, se vedea înconjurat de cei zece copii ai săi. Ultimii patru, muriră în interval de doi ani, şi când căpitanul îşi văzu ultima-i odraslă, micuţa Joan, atât de plăpândă, încât nimeni nu credea că va trăi, Master Lovell declară: „Este ultima şi înţeleg s'o scap. Am s'o iau cu mine şi am s'o încredinţez mării, pentru a face din ea cel mai frumos din puii mei".

Astfel mica Joan, care nu avea nici un an, îşi duse hamacul la bordul lui *Minnie A. Caire* (vorbind la figurat!!), fu înscrisă în rolul de echipaj şi trăi pe vas, până la 17 ani. „Dacă Marea — spune dânsa — nu a făcut din mine cel mai frumos din pui, a făcut în orice caz, pe cel mai solid".



Doica sa a fost o capră, iar tovarăşi de joc, bătrâni lupi de mare înduioşaţi de plăpânda ei făptură; drept jucării, miniaturi de nave — aşa cum bătrânii mateloţi ştiu să alcătuiască — şi păsări de mare îmblânzite; drept loc de joacă, întreg vasul şi în special o barcă de salvare aflată pe tălpicile ei pe punte.

Când începu să circule, dela un capăt la altul al navei, vagabondând fără rost prin toate colţurile, tatăl ei luă hotărârea de a o învăţa să înoate, prevăzând că într'o zi va cădea în mare. Drept pricină i se instală pe punte o cadă mare de pânză, pe care o umplea un matelot în fiecare dimineaţă cu apă de mare. „Când cada era plină, matelotul anunţa pe tatăl meu, care venea să mă ia din hamac şi mă ducea pe sus sbătându-mă şi protestând din toate puterile, spătoasă ca o focă şi indignată de ideea de a fi extrasă dintr'un hamac confortabil şi călduros pentru a fi cufundată goală într'o bae rece de apă de mare".

Tot tatăl ei o învăţă să plonjeze într'un fel nu tocmai delicat, dar în schimb foarte eficace: „Doi mateloţi petreceau făcând o straşnică bae de mare la umbra bompresului; tatăl meu le strigă să facă atenţie la mine şi fără alt preambul mă aruncă dela 5 metri în apă. Crezui că voi cădea până la sfârşitul lumei, şi că nu voi mai reveni la suprafaţă niciodată. Totuşi când revenii la suprafaţă avusesem o frică aşa de mare încât începui să urlu, ceeace mă făcu să beau o bună înghiţitură de apă de mare. Nu era nimic de care să mă agăţ, aşa că trebuii să înnot. Tatăl meu şi Stitches se strâmbau de râs văzându-mă cum mă sbăteam. Natural că nu eram în pericol, de vreme ce cei 2 mateloţi m'ar fi pescuit numaidecât. Inutil să mai spun că nu mi-a trebuit mult pentru a învăţa să înnot la adânc. Satisfăcut de succesul acestei prime lecţiuni, tatăl meu spuse lui Stitches: priveşte ce repede şi-a închis pliscul, decât să urle pentru nimica. Dacă toate femeile ar învăţa să înnoate tot atât, la vârsta de doi ani, asta le-ar face bine".

Învăţai deasemeni să ramez... în barca depe punte. Cu timpul, învăţai tot meşteşugul marinăresc: „Calitatea mea de singură femee la bord nu-mi dădu niciodată cel mai mic privilegiu asupra regimului obişnuit al mateloţilor. Ca şi ei, mă lipseam de hrană, când în cursul unui lung voiaj, proviziile se împuţinau. Imi luam rândul la cârmă, trăgeam fungile când făceam volte, manevram pompele când făceam apă, ziceam „Da Domnule" vorbind tatălui meu, şi mai cu seamă învăţai codul mării: Să nu părăsc niciodată, să primesc pedepsele fără să protestez sau să mă plâng, să-mi fie ruşine a-mi fi frică".

Intr'o bună zi, văzând tatuajele unui matelot, îi plăcu atât de mult peisajul depe pieptul matelotului, încât îl rugă, şi îl convinse, s'o tatueze şi pe ea. Noroc că tatăl ei surveni la timp... şi o convinse să renunţe la tatuare!

*
* *

In timpul războiului, căpitanul se specializase în coprah — întrebuinţat în fabricarea explozibilelor — şi acesta pricinui pierderea navei: surprinsă de o furtună în apropiere de coasta Sud a Australiei, caricul de coprah, sguduit mereu în cală de balansul navei şi frecat de pereţi, se aprinse spontan. Mateloţii, căpitanul desnădăjduit şi fiica sa, deabea se putură salva din incendiu şi furtună. Cu această tragică aventură, se isprăveşte povestirea Joanei Lowell.

Tatăl ei, deşi a supravieţuit dezastrului, a refuzat să navigheze pe nave cu aburi, căci nu întruchipau, pentru el, adevăratele nave.

*
* *

Intreaga povestire, scrisă cu un sănătos humor american, atrage prin parfumul exotic — ce răsbate la fiecare pagină — trezind nostalgia zărilor albastre ale mărilor nesfârşite.

Nostromo.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

ANGLIA

Armatorii engleji cer subvenţii şi protecţionism.

Marea companie engleză de navigaţie „*White Star Line*" se găseşte în o situaţie dificilă, aşa că patru din marii săi creditori: Tezaurul Britanic, Banca Angliei, Guvernul Irlandei Nordice şi o bancă particulară — supraveghiază prin intermediul propriilor săi fiduciari, orice eveniment care este în raport cu finanţele societăţii pentru a se putea acoperi împrumuturile făcute în trecut ce au servit la construirea navelor. Prin aceste dispoziţii se caută a se evita vânzarea parţială a flotei, ceeace ar produce pagube însemnate, iar pe de altă parte să se împiedece ca în caz de înstrăinare ea să nu intre în mâinele unor concurenţi străini.

Condiţiunile societăţii „*White Star Line*" constitue fără îndoială un caz special, dar dovedeşte criza prin care trece Marina Comer-

cială Britanică. La adunarea generală a societăţilor de navigaţie ţinute în ultimele luni, acţionarii cărora în asemenea cazuri nu li s'a distribuit în acest an nici un divident, s'au simţit obligaţi să descrie situaţia în culori negre. Ei susţin că marea vină a crizei e datorită faptului că guvernele străine şi în special Statele Unite subvenţionează din belşug propriile lor flote de comerţ, pe când Marina Britanică nu primeşte ajutoare de nicăeri ; iar restricţiunile puse de diverse ţări navelor străine contribue la această criză. In comun acord s'a ajuns la concluzia ca să se ceară şi guvernului Britanic ca pe de o parte să ia măsuri de represalii, iar pe de alta să se ajute financiar Marina de Comerţ.

Nu este exclus ca în această privinţă să se fi urmat serioase tratative între armatori şi guvernul dela Londra, deşi până în prezent nu se poate spune că s'a ajuns la rezultatele dorite de armatori.

RUSIA

Tribunalele britanice au avut să se pronunţe în procesele intentate de unii armatori în contra a diferiţi încărcători, pentru faptul că nu s'a pus la dizpoziţia vaselor ce se aflau în porturile sovietice spărgătoare de gheaţă. Intre primele procese, este cel intentat de un vas aflat la Mariopol (Marea de Azov) care a suferit întârziere din această cauză şi un alt caz este al unui vas din Leningrad. In aceste 2 cazuri încărcătorii 'şi luase angajamentul ca pe durata timpului prevăzut pentru încărcare să asigure prin un spărgători de gheaţă intrarea şi eşirea acestor vase din port. In ambele cazuri, armatorii au câştigat însemnate despăgubiri pentru neexecutarea contractelor de către încărcători.

O ştire tristă din orient.

Spre Orient trebue să ne aţinti m ochii.

Noi suntem cărăuşii dela poarta Dunării spre Orient. Orientul ne chiamă şi noi nu auzim ; mai departe de hotarele obişnuite nu putem vedea. Parcă anume ne îngrădim cu ziduri chinezeşti.

Cu ce durere am citit acum câţiva ani la Iaffa o telegramă venită dela Praga unui exportator de portocale :

„Expediaţi marfa prin Triest, nu prin Constanţa. Vama română şi C. F. R. ne fac prea mari dificultăţi".

Iată acum ultima tristă ştire care ne vine din Orient :

Polonia tratează cu marile case exportatoare de portocale din Palestina pentru un tratament vamal priviligiat. In schimb, pe cale de compensaţie, o mare cantitate de lemn pentru lăzile de portocale, se va lua din Polonia. Asta înseamnă o mare pagubă pentru economia forestieră a României, căci până acum noi furnizam toată cantitatea de lemnărie necesară lăzilor de portocale în Palestina.

Care-i cauza ? Polonia a ştiut să facă avantaje Palestinei. România i-a făcut dificultăţi cu înăsprirea regimului i devizelor şi a exportului.

Cuc e bucurie vom vedea lemnul polonez trecând pe sub ochii noştri spre Palestina. Nu e un idial să fim o ţară de tranzit ? Politica noastră de tranzit şi legătura cu Orientul sunt aşa de bine studiate şi aplicate încât reuşim ca noi singuri să dăm o mână de ajutor vecinilor ca să ne concureze exportul produselor noastre — ceeace după înţelepciunea poporului înseamnă a ne tăia creanga de sub picioare.

Intrarea primului vas Polonez la Leningrad.

In ultimile zile ale lunii Noembrie un vas Polonez a sosit la Leningrad pentru a lua o încărcătură de fructe şi diverse. Acest fapt dovedeşte apropierea între aceste ţări ; iar în Polonia se studiază un proect de legătură regulată între Gdynia-Tallin-Helsingfords. deşi nu este probabilitate că această linie ar putea fi rentabilă.

Dacă noi Românii nu ne grăbim să facem avantaje tranzitului polonez, în curând vom vedea mărfurile Poloniei pentru Orient trecând prin Odesa.

Rusia cumpără vase aflate în dezarmare.

O comisie sovietică a vizitat în cursul lunii trecute mai multe porturi europene pentru a cumpăra vase dezarmate şi a făcut diferite achiziţii în porturile germane.

Astfel, North German Lloyd a vândut cargobotul „Anhalt" de 6580 tx., construit în 1914, cu o viteză de 12,5 mile pe un preţ aproape de inventar, care este mai ridicat ca acela ce ar fi luat societatea când ar fi primit premiu de distrugere socotit la 30 mărci de tonă. Deasemenea mai sunt tratative de cumpărare pentru 4 cargoboturi dela Bremen African Line şi cargobotul „Remscheid" de 5823 tx.

GERMANIA

Recordul de viteză al vasului „Bremen". Transatlanticul „Bremen" în ultimul său voiaj a făcut traversarea în 4 zile, 15 ore şi 56 min. bătând ultimul record cu 47 min. Iuţeala medie în acest ultim voiaj a fost de 27 mile şi 57.

Din Tară

Furtunoasa lună Ianuarie din acest an a făcut câteva victime în navigaţia din Orient : vase eşuate şi înecate în Marea Neagră, Marmara şi Arhipelag.

Pe coasta noastră, în dreptul Mamaia-Tăbăcărie, a eşuat vaporul norvegian *„Romulus" care plecase din* Sulina pentru Hamburg cu cereale. Probabil că venea la Constanţa. Vaporul a fost într'o situaţie foarte periculoasă.

Vaporul s'a descărcat în vaporul *„Basarabia". „Romulus"* a fost remorcat de *„King Lear".*

Trebue să ne hotărâm şi noi a organiza serios salvarea pe coastă.

Pavilionul român a avut şi el o victimă :

„Pallpetro" fost Smyrni.

„Pallpetro" (fost Smyrni) vapor tank, construcţie sistem Barjă, proprietatea societ. de petrol „Pallas-petrol", comandant Cpt. Comandor Victor Iosif.

Lungime 58,30 m. ; lăţime 9.34 m. ; înălţime dela paiol la punte 3,05 m. ; tonaj brut 534,30 tone registru ; tonaj net 372,19 tone registru ; deplasam. total 1300 tone ; încărcătură maximă 745 tone ; pescaj : gol 1,05 m. ; încărc. 2,72 m. ; două maşini compound 350 H. P. ; 1 căldare ; viteza reală 7 mile ; echipaj 16.

Plecat din Constanţa 21 Dec. 1932 cu încărcătură de petrol şi motorină spre Smirna a eşuat cu prova pe timp de ceaţă pe colţul N. E al insulei Tenedos. A suferit două spărturi la tancul N 1 Scos de pe uscat şi remorcat este adus la Cenak în Dardanele, unde i se face reparaţie provizorie, după care îşi continuă călătoria la Smirna, descarcă şi se întoarce la Istanbul. Se consolidează reparaţia cu ciment, de unde după vizita societ. de asigurare pleacă spre Constanţa.

Mergând dealungul coastei spre Burgas, la 60 mile de Bosfor, în noaptea zilei de 30 (?) Ianuarie 1933, din cauza trepidaţiilor produse de maşină şi hulă, cimentul care astupa spărturile produse de eşuare, crapă şi sare deschizând guri de apă, prin mare marea năvălea în cantitate mare. După lupta de câteva ore între pompa vasului şi apa mării, nemai fiind posibilă evacuarea ei, s'a lăsat la apă barca de salvare în care au luat loc în grabă echipajul şi ofiţerii, ultimul părăsind vasul comandantul.

Echipajul îndurerat privea neputincios din barcă dela oarecare distanţă, lupta îndârjită dintre mare şi bietul „Pallpetro" rănit, care istovit s'a scufundat cu prova înainte, pierind cu adevărat marinăreşte în plină mare, după ce atâţia ani a scăpat din multe şi mari pericole. Echipajul şi comandantul l'au plâns cu hohote.

Şi aşa a pierit micul „Pallpetro" în al 109-a călătorie la mare, sub pavilion român.

După ce a mers cu barca toată noaptea, pe o hulă destul de mare, echipajul a debarcat pe coasta pustie, mergând pe jos, prin zăpadă, şase ore până la prima aşezare omenească, de unde cu căruţe sa dus la Istanbul.

Onoare bravului comandant şi echipajului care prin curajul şi priceperea lui reuşise să facă, să se atribue lui „Pallpetro" de unii renumele de „vasul fantomă" de alţii „vas drăcesc". Tineretul să iea exemplu.

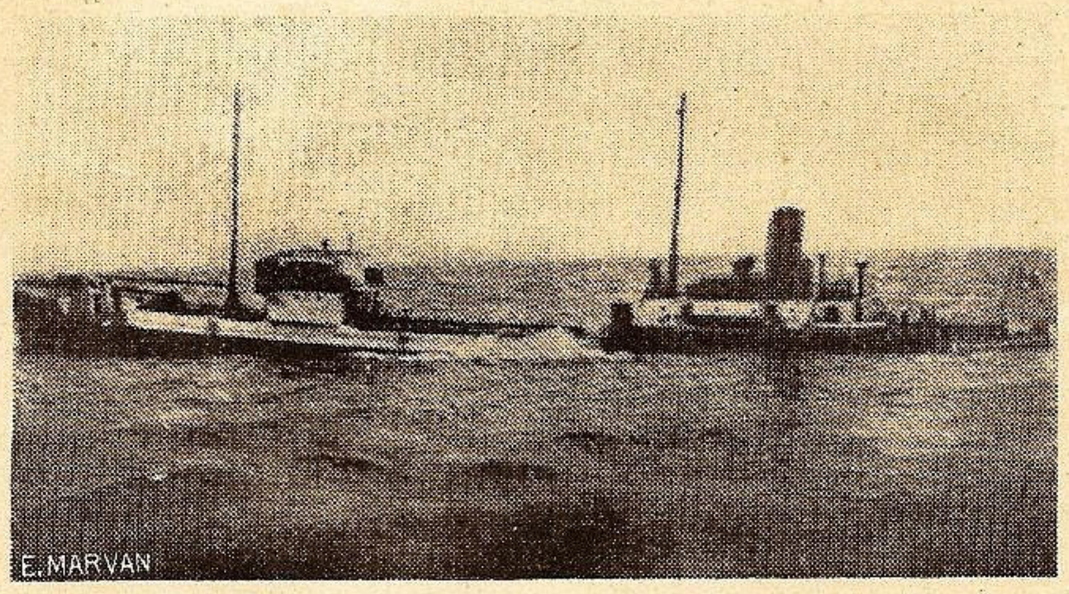
C. E. D.

Reducerea taxelor pentru portul Sulina. Comisiunea Europeană a Dunărei a hotărât ca pentru o perioadă de timp de 2 ani începând dela 15 Decembrie 1932, drepturile de navigaţie prevăzute la art. 1 al tarifului stabilit pentru vasele de mare care efectuează încărcarea şi descărcarea la Sulina să fie redus dela 3.50 fci. aur, la 2.85 fci. pentru tonă.

Meteor"" vapor petrolifer italian, în pană

Pe bordul unei nave româneşti, legată la cheu în portul Constanţa, ivirea neaşteptată a telegrafistului la acea oră în careul ofiţerilor, a produs o curiozitate generală. Cu emoţie aşteptau toţi intervenţia Comandantului. „Ce-i ? Ce s'a întâmplat ?"

„Domnule Comandant, de câteva minute un vas lansează continu semnalul de ajutor S. O. S. dând şi poziţia sa exactă. Semnalul îl am aci în limba franceză netradus complect".



In urma traducerii s'a lămurit cazul : „Meteor", tanc petrolifer încărcat cu produse româneşti din Constanţa, se găseşte la 90 Mm. depărtare în direcţia Constantinopol şi-a pierdut singura elice. Se găseşte actual în pană în voia întâmplării, având noroc de mare perfect calmă.

„Meteor" sub pavilion italian, este un vas cochet, destul de cunoscut marinarilor din portul nostru, şi poate să aibă până la 4000 tone.

Accidentul său a fost prins prin radio şi de vasul salvator „Keang Lear", care fiind gata de plecare oricând, luase urma lui „Meteor", brăzdând luciul apei în acea noapte, cu maximum de viteză, spre a nu i se răpi ocazia unei rentabile afaceri. Este ştiut că la orice salvare, aceste vase speciale cari aparţin unor societăţi, pretind sume colosale, pentru servicii cât de mici.

Dar semnalul de S. O. S. a fost interceptat şi de un mare tanc petrolifer englez, care se găsea în larg în drum spre Constanţa.

Fără a ezita Comandantul tancului englez profitând de marea perfect calmă a luat tancul lângă el alăturat, la ureche cum spunem noi marinarii, şi a îndreptat prova, spre portul Constanţa. Aci ajungând Duminică 11 Decemb. dimineaţa pe la orele 11h. în dreptul farurilor, ambele vase alăturate, ca un pigmeu pe lângă un colos, cu pavilioanele fluturând în vânt ca într'un tablou simbolic, vasele sunt primite în sunete de clopote şi sirene, în semn de admiraţie pentru gestul marinăresc al vasului englez şi de mare simpatie pentru micul petrolifer „Meteor".

Cala de ridicare a îmbarcaţiilor Yacht Clubului—Constanţa

In bazinul calelor, în imediata apropiere a silozurilor, la danna 27, anume în golful cel mic, s'a obţinut dela Casa Autonomă a Porturilor o porţiune de 18 m. de cheu pentru cală în suprafaţă de 576 m. p.

Puşi în posesia terenului, s'a procedat la facerea unui studiu pentru construirea calei, amenajarea terenului şi a magaziei.

Terenul se găseşte la o diferenţă de nivel faţă de marea de 3,5 m.

Compoziţie de piatră, umplutură, având şi blocuri masive mari de 40 t. Fundul apei aci este în pantă convenabilă, făcându-se din acest punct de vedere o bună alegere, deşi pe alocuri are gropi.

Lucrarea se execută cu marinari.

Parte din material se cumpără din comerţ, iar parte a fost obţinut în mod gratuit.

In primul rând a fost nevoie de nivelarea terenului, care a necesitat săpături şi transportul pietrei găsite în săpături. Cu această piatră s'a construit un dig sub apă, având o lungime de 14 m., iar lăţimea de 6 m.

Pentru transportul pietrei pe apă, s'a inprovizat o plută din vechile ţinte de Artilerie, piatra fiind dusă cu roabele la larg cu aceste plute.

In timp ce la uscat se lucra la nivelarea pantei, scafandarii Marinei lucrau la nivelarea digului sub apă. Digul fiind întărit cu capre şi fascine.

La sfârşitul lucrărei s'a obţinut planul înclinat necesar pentru montarea calei ferate, care vine dela adâncitura de 4 m. sub apă până la capătul terenului nostru.

Cum pe acel teren se găseau depozitate câteva blocuri de piatră masive, de 40 t. fiecare, a fost nevoie ca acestea să fie dinamitate.

In felul acesta terenul de sub apă şi cel dela uscat au fost complect pregătite în vederea lucrărei de cală.

S'a procedat apoi la construirea calei ferate mod. 45, cu deschiderea normală încheiată cu traverse de fier şi de stejar gudronat.

Calea ferată a fost aşezată cu ajutorul scafandrilor pe prelungirea digului până la limita terenului nostru, apoi s'a procedat la construirea primului vagonet.

Cum pentru cutere este nevoie de o magazie spaţioasă, din cauza vremei nu s'au putut începe lucrările, mulţumindu-ne numai a turna fundaţia în beton.

Magazia având dimensiunea de 18/16 m. pentru locuinţa echipajului s'a construit pe acelaş loc o cazarmă de 6/4 m. şi o magazie de velatură de 3/4 m. în zid.

Intreaga lucrare s'a făcut graţie marelui concurs pe care ni l'a dat Serviciul Porturilor.

In situaţia actuală, Yacht Clubul poate oferi oricărui amator şi proprietar de Cutere un depozit şi o magazie pentru îmbarcaţiile de sport nautic.

Este cazul a reaminti aci de unul din iniţiatorii acestei lucrări, d-l C-dor N. Bărdescu, care totdeodată este şi unul din membrii fondatori al Yacht Clubului.

Cum pentru anul viitor în planul de lucru al nostru avem terminarea magaziei şi înbunătăţiri definitive, sperăm anticipat în acelaş concurs nelimitat.

Lucrarea executată s'a plătit din fondurile Ligei Navale. Se cuvine să aducem toate mulţumirile d-lui Amiral Bălănescu şi d-lui inginer Cotovu pentru ajutorul dat.

LT. GEZZO EDUARD

Cumpărarea a trei noui vapoare pentru Serviciul maritim român

Regia Autonomă a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe Apă (P. C. A.) a fost autorizată să cumpere următoarele vapoare :

Dela Societatea Hmburg-Amerika-Line, trei vapoare mixte tip

„Ardeal", în valoare totală de 315.000 dolari (trei sute cincisprezece miidolari) circa 52.650.000 lei), care să înlocuiască cele trei vechi cargoboturi *„Bucureşti"*, *„Iaşi"* şi *„Dobrogea"*.

Vaporul „Dacia" îşi reia cursele

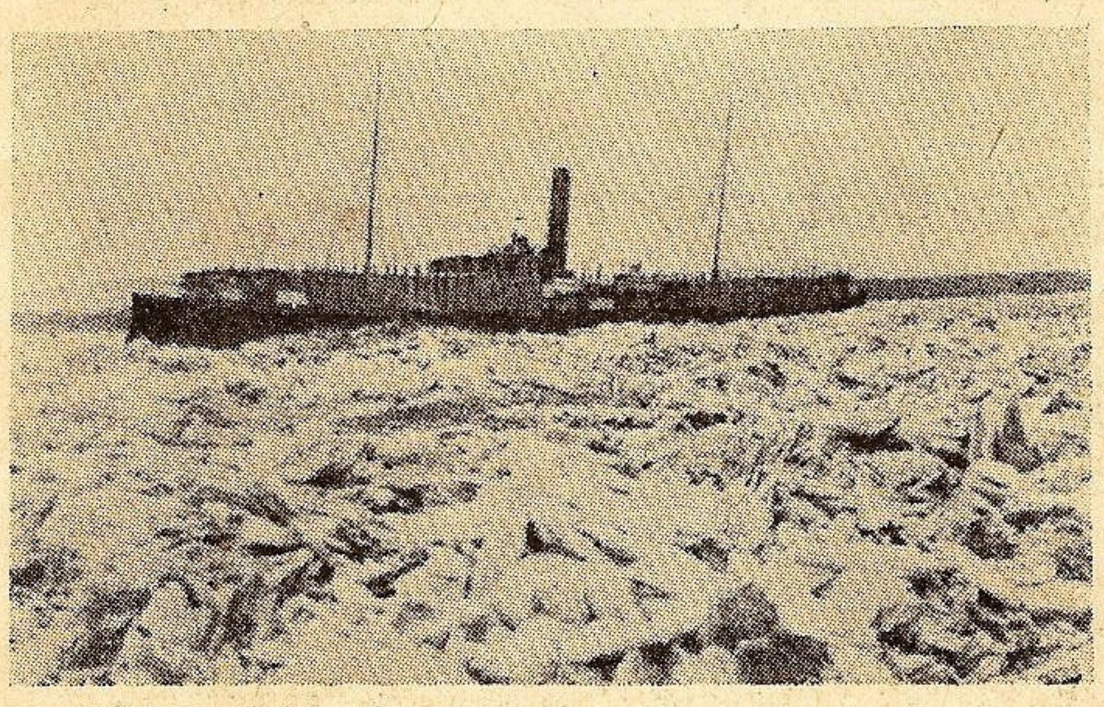
Vaporul *„Dacia"* care a avut de suferit un accident în marea Mediterană, de pe urma căruia şi-a pierdut una din elici, îşi va relua cursele regulate de călători şi mărfuri, pe linia Constanţa-Istanbul-Pireu-Beyruth-Iaffa-Alexandria-Pireu-Istanbul - Constanţa, cu începere dela 2 8Ianuarie 1933.

Noul ax a fost construit de uzinele Reşiţa, iar noua elice în Franţa, la uzinele din St. Denis.

Cursa dela 14 Ianuarie a. c. a fost efectuată de vaporul *„Ardealul"*, care în afară de călători şi mărfuri, a încărcat, din Constanţa, o partidă de animale vii, ce au fost exportate în Siria şi Palestina.

Suspendarea navigaţiei pe Dunărea de Jos

Din cauza îngheţului Dunărei, direcţiunea navigaţiunei fluviale române a suspendat cursele vapoarelor sale de călători şi mărfuri pe distanţele Brăila-Galaţi, Brăila-Galaţi-Tulcea-Sulina şi Brăila-Ismail-Vâlcov.



Vapor prins în gheţurile Dunărei.

Direcţiunea serviciului hidraulic a luat măsuri din timp pentru adăpostirea pontoanelor şi şlepurilor din porturile dunărene în bazinele de iernat; totuşi îngheţul a prins mai multe şlepuri în locuri periculoase.

Situaţia vapoarelor pe ziua de 6/II/1933

Vapoare poştale :

DACIA, comandant M. Hrubes, pleacă Sâmbătă 11 Febr. din Constanţa la Istanbul-Pireu-Beyruth-Haifa-Alexandria-Pireu, etc.

ROMANIA, comandat C-dor Ştiubei, a plecat Sâmbătă 4 Febr. din Constanţa la Alexandria.

REGELE CAROL, în rezervă la Constanţa.

PRINCIPESA MARIA, comandant Mărăcineanu, pleacă Luni 13 Febr. din Constanţa pentru Varna-Istanbul-Salonic.

DUROSTOR, comandant M. Marcu, pleacă la 9 Febr. din Constanţa cu marfă şi călători pentru Grecia.

Vapoare de marfă :

BUCUREŞTI, comand. M. Buzagin, la 5 Febr. a plecat din Constanţa cu mărfuri pentru Levant.

CONSTANŢA, la Galaţi desarmat.

IAŞI, comand. Gh. Bădescu, încarcă la Constanţa pentru Levant.

CARPAŢI, comand. I. Antonescu, încarcă cărbuni la Danzig pentru Pireu.

DOBROGEA, comand. V. Mihu, descarcă mărfuri în Palestina.

BUCEGI, comand. E. Paraschivescu, la 2 Febr. plecat din Swansen pentru Alexandria cu cărbuni.

OITUZ, comand. N. Mauguş, la Constanţa în aşteptare.

Preţul cerealelor la bursele internaţionale

Preţul cerealelor la bursele internaţionale care se urcase simţitor în prima jumătate a lunei Ianuarie a. c. au cedat şi viaţa şi-a reluat mersul. Tranzacţiile de grâu au fost reduse — importatorii europeni ţinându-se în rezervă. Este drept că nici o ofertă n'a fost prea presantă.

Argentina, deşi dispune de cantităţi însemnate din recolta terminată, nu pare grăbită a vinde, iar Australia, unde recolta de grâu a dat de asemenea rezultate frumoase, se mărgineşte la exportul în spre ţările Extremul Orient.

Scăderea dolarului canadian este un factor care n'a stimulat, de sigur, exportul din această ţară.

La finele anului 1932 disponibilul mondial de grâu din recoltele anterioare era evaluat la 17 milioane tone, cantitate care nu se va putea scurge decât treptat în cursul anului şi numai dacă recolta viitoare nu va da excedente prea mari. Intremarea pieţii depinde, în primul rând, de lichidarea stocurilor de grâu vechi.

Pentru porumb şi cerealele de nutreţ dispoziţia pieţei a fost, în general, mai favorabilă. Argentina care are o recoltă de porumb mai redusă ca anul trecut, vinde numai la preţuri convenabile.

Inchiderea navigaţiei pe Dunăre a micşorat transporturile de porumb din ţările dunărene. Franţa, Anglia şi Italia au fost cumpărători destul de activi.

Preţul orzului s'a urcat şi el.

IN ŢARA LA NOI

In ţară la noi preţul grâului a fost — în ultima chenzină a lunei trecute — mai ferm. Scumpirea se datoreşte greutăţilor de transport provocate de înzăpezire, ger şi viscol.

La Bucureşti, unde aprovizionarea normală a fost în suferinţă timp de o săptămână — s'a plăti la finele lunei Ianuarie c. circa 65 de mii lei vagonul de grâu cu 72—73 greutate la hectolitru.

Exportul prin porturile dunărene a fost întrerupt din cauza îngheţului Dunărei.

Preţul porumbului s'a urcat în ultimele două săptămâni dela 500 la 2000 lei vagonul. La Constanţa porumbul cincantin s'a plătit cu 23 de mii lei vagonul, iar porumbul obişnuit cu 19 până la 20 mii lei vagonul.

Orzul se menţine la acelaş nivel cu porumbul şi a fost puţin negociat.

Fasolea s'a ridicat la 22—24 de mii lei vagonul.

Pentru colaboratorii revistei noastre.

Articolele publicate în revistă se vor plăti autorilor după cum urmează :

Lei 2000 pentru lucrările originale,
„ 1000 pentru compilări şi recenzii,
„ 800 pentru traduceri,
„ 100 pentru informaţii.

Coala se va socoti de opt pagini tipărită.

Autorii articolelor vor specifica odată cu trimiterea lucrării dacă este originală, traducere, compilaţie, etc., precum şi numele autorilor de care s'a servit.

Textul va fi scris citeţ, cu mâna sau maşina pe o singură pagină şi cu spaţiu liber pe margine pentru corectură.

D-nii abonaţi sunt rugaţi a comunica orice schimbare de domiciliu, altfel nu se poate răspunde de neprimirea revistei.

I. ROTMANN & Co.

SOCIETATE ÎN COMANDITA

MAGAZIN DE **FERĂRIE, MAȘINI VOPSELE și ARTICOLE TECHNICE**

MARE DEPOZIT ŞI FURNIZOR DE TOT FELUL DE MATERIALE NAVALE

EN-GROS EN-DETAIL

TELEFON 65/5 — ADRESA TELEGRAFICA: „R O C O'

GALAŢI — STRADA PORTULUI No. 41 — GALAŢI

SOCIETATEA ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE

S. R. D.

AVIZ

Se aduce la cunoştinţa Onor. Publicului călător, că ITINERARUL vapoarelor de pasageri al Soc. S. R. D. în vigoare dela data de 28 MAI 1932, a fost astfel întocmit pentru ca să stabilească o:

Legătură directă între C. F. R. şi vapoarele S. R. D.

şi anume:

1) Plecare din Bucureşti cu trenul acc. No. 65 la ora 13^{40} şi sosire la Galaţi la ora 19^{10} de unde vapoarele S. R. D. pleacă la ora 21^{15} spre Tulcea-Ismail-Chilia Nouă-Vâlcov.

2) La înapoere, vapoarele S. R. D. sosesc dela Vâlcov - Chilia Nouă-Ismail şi Tulcea, la Galaţi, la ora 4 dimineaţa având legătură cu trenul acc. No. 76 care pleacă la ora 5 şi soseşte la Bucureşti la ora 9^{40}.

Vapoarele soc. S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant de primul rang.

DIRECŢIUNEA

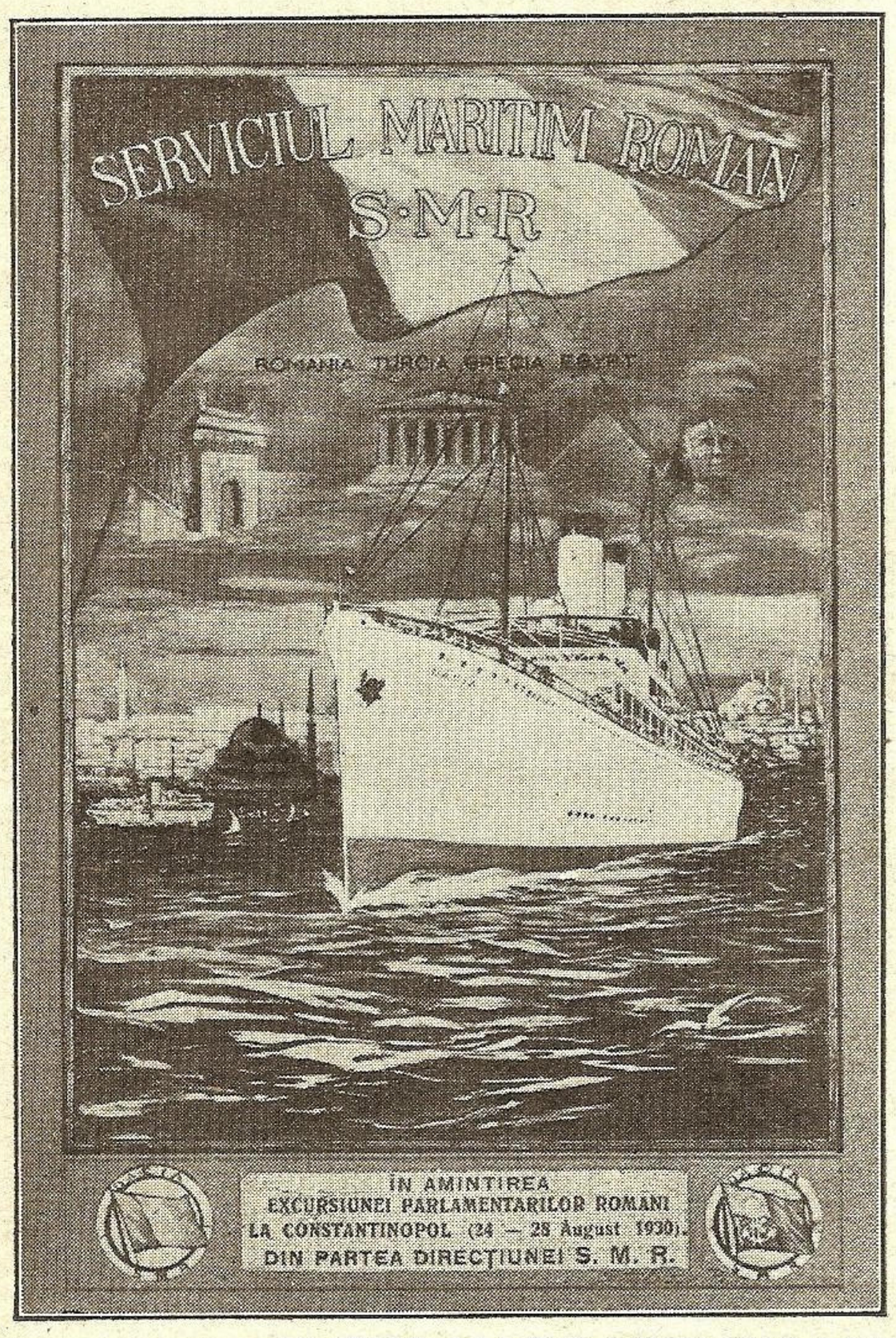
SERVICIUL MARITIM ROMÂN

Direcţiunea în Bucureşti (Palatui Ministerului Lucrărilor Publice)
Inspectoratul General Constanţa-Port — Adresa telegrafică: „Semere"

FLOTA VAPOARELOR POSTALE

VAPOARE	Deplasament Tone	Locuri Cl. I.	Locuri Cl. II.	VAPOARE	Deplasament Tone	Locuri Cl. I.	Locuri Cl. II.
DACIA	4500	60	49	REGELE CAROL I	4300	102	41
ROMANIA	4500	97	40	PRINCIP. MARIA	2500	52	39

CURSE SĂPTĂMÂNALE ÎNTRE CONSTANŢA — ISTAMBUL — PIREU — ALEXANDRIA.
CURSE BILUNARE ÎNTRE CONSTANŢA — ISTAMBUL — PIREU — HAIFA — (PRIN BEIRUT SAU ALEXANDRIA)
CURSE BILUNARE ÎNTRE CONSTANŢA — VARNA — ISTAMBUL — SALONIC



Liniile deservite de vapoarele poştale şi rapide ale Serviciulni Maritim Român oferă călătorilor din Polonia, Germania şi ţările de Nord ale Europei calea cea mai scurtă şi cea mai ieftină spre Turcia, Grecia, Egipt, Siria şi Palestina, via Constanţa.

Totodată ocazionează acestor călători, ca şi celor din Europa Centrală şi din Occident, posibilitatea să admire frumuseţile Bosforului şi să viziteze în timpul oprirei vapoarelor, Istambul şi Atena.

Vapoarele sunt în legătură la Constanţa-Port cu trenurile directe care circulă spre Polonia, Germania şi ţările de Nord ale Europei.

Trenul Rapid care circulă între Bucureşti-Nord şi Constanţa-Port în zilele de sosire şi plecare a vapoarelor, este în legătură cu trenurile accelerate şi de lux dela şi pentru principalele staţiuni din străinătate.

Călătorii din Occident sosiţi cu trenurile rapide internaţionale la Istambul şi Pireu (Atena), găsesc legătură imediată spre Egipt, Siria şi Palestina prin vapoarele Serviciului Maritim Român.

FLOTA VAPOARELOR MIXTE ŞI CARGOBOTURI

Vapoare mixte	Deplasament Tone	Tone Registru brut	Cargoboturi	Deplasament Tone	Tone Registru bruf
ARDEAL	11250	56_5	CARPAŢI	10000	4336
IAŞI	5400	2268			
BUCUREŞTI	5400	2268	EUGEGI	10000	4330
DOBROGEA	5400	2268			
DUROSTOR	2332	1309	OITUZ	5800	2525

CURSE REGULATE DE PASAGERI ŞI MĂRFURI INTRE PORTURILE:

1. Dunăre: CONSTANŢA—ISTANBUL—PIREU—PIREU (PATRAS-VOLO) plecări la 30 zile.
2. Dunăre: CONSTANŢA—ISTANBUL—PIREU—TRIPOLI—BRIRUT-HAIFA-IAFA-PORT SAID-ALEXANDRIA, plecări la 15 zile.

„POMPIER“

CEL MAI BUN APARAT DE STINS INCENDII

Unicul Birou de vânzare

BUCUREŞTI

Str. Carol I No. 24—Telef. 3.2401

MARELE HOTEL STĂNESCU

STR. ARISTIDE BRIAND, 5 (fostă Regală)

Construcţie nouă, Amenajare modernă. Calorifer, Ascensor, Băi, Telefon, Apă caldă şi rece la toate etajele.

Situat în cel mai central loc al Capitalei.

SERVICIU PROMPT ŞI OCCIDENTAL

Rugăm pe Domnii abonaţi să ne achite costul în primul trimestru, spre a nu ne expune la întârzieri din motive financiare.

Anexăm în acest scop cuvenitul mandat spre complectare.

INSTITUT DE ARTE GRAFICE E. MARVAN
BUCUREŞTI, BULEVARDUL PRINCIPELE MIRCEA, 13

Inscriţi-vă la LIGA NAVALĂ. — Membrii Ligei au avantajul de a călători cu preţ redus pe vapoarele româneşti pe Mare şi pe Dunăre.

Preţul Lei 25.—

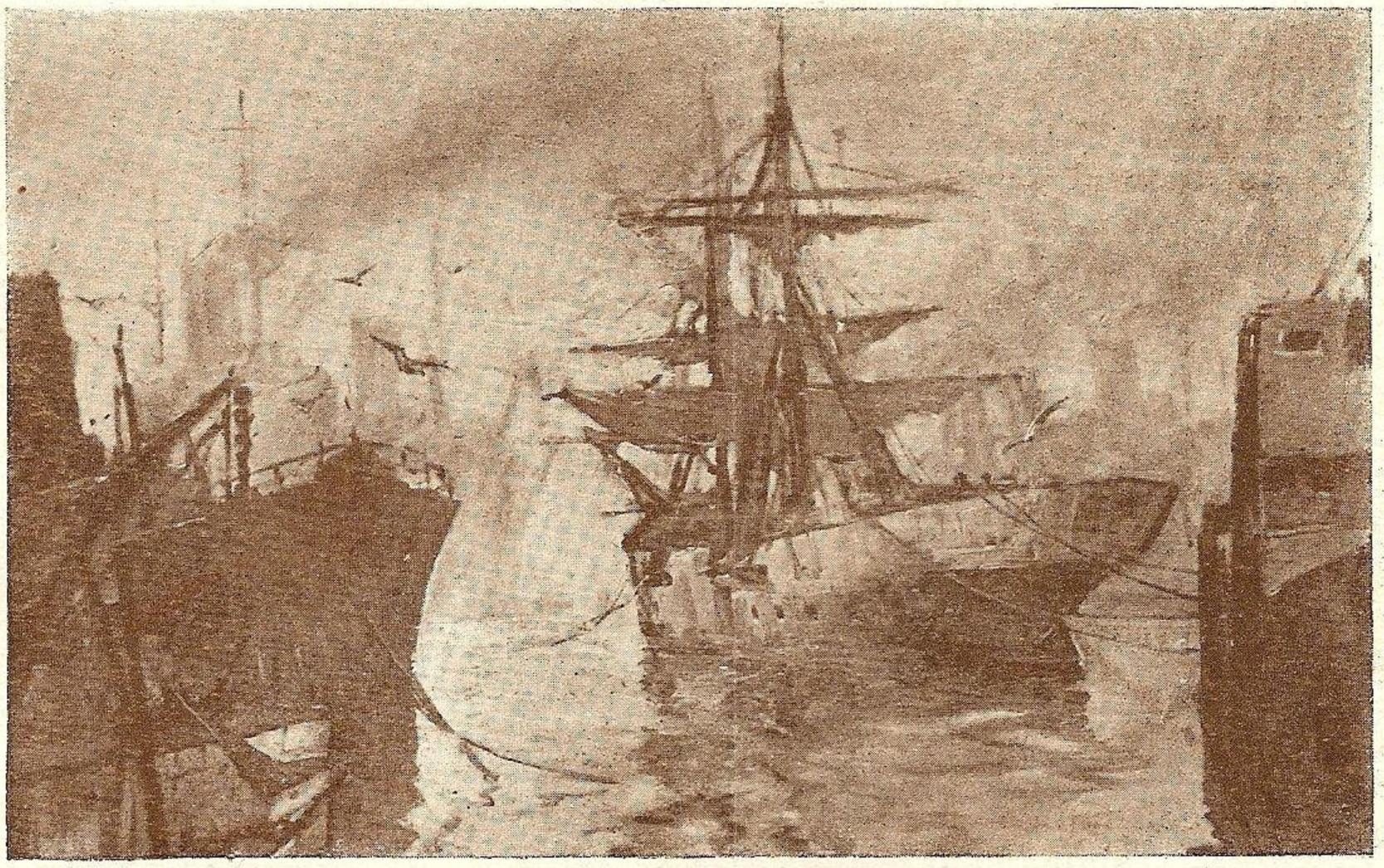
P/RMF2

ROMANIA MARITIMĂ ŞI FLUVIALĂ

REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA,
ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Anul II, No. 2-3 **Februarie-Martie 1933**

Cuprinde articole, informatii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţia maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.



In port *de Ştiubei*

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

Problema dezarmării . . . . . Lt. C=dor A. C. Roman

Salvarea vaporului „Principesa Maria" eşuat la Tenedos în 1907 . . . . . C=dor Cezar Boerescu

Vechi documente maritime . . . . . Al. M.=Gheorghiu

Sporturile nautice . . . . . Dr. Eugen T. Petrescu

Pentru începătorii sportului nautic . . . . . G. M.

Memoriu de război şi revoluţie . . . . . Cpt. Zagoreanski=Kisel

Din enciclopedia mării . . . . . Amiral C. Buholtzer

Liferatură: *Dionysopolis* . . . . . Ioan Plutaşu; *In faţa mării* . . . . . Mircea Rădulescu

Inamicii . . . . . Von=Kube

Vinovatul . . . . . Moş de la Mare

Cronica: *M. S. Regele preşedinte activ al Ligii Navale Române; Salvarea naufragiaţilor; Legislaţia în marina noastră comercială; In jurul dezastrului de pe vaporul „Atlantique": Dramă submarină cu udeală dar fără victime.*

Pe marginea cărţilor: *Le Croisiere du Hachich.*

Informaţii; Noutăţi;

Vocabularul nautic

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)

Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretarul „ Cpt. ŞTIUBEY D.

Administratorul Revistei: Comandor G MUNTEANU

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 800

Pentru şcoli, căzărmi . . . . . „ 400

Pentru particulari . . . . . „ 300

Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării . . . . . „ 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc de drept revista, în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei.

La cel puţin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

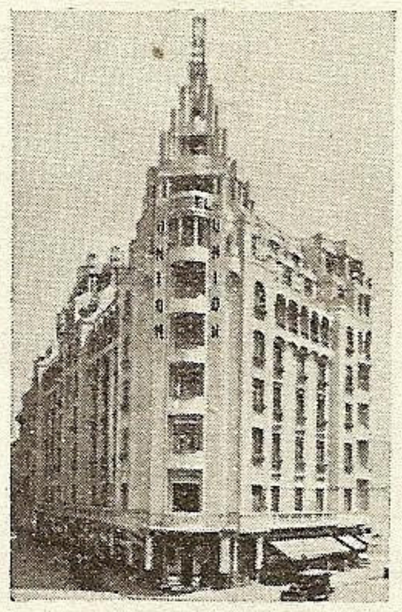
Pentru străinătate preţul dublu

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)

Telefon 367/98

BUCUREŞTI

P/RMF2



HOTEL UNION

Propr. I. C. STOIAN

STR. ARISTIDE BRIAND No. 6

(fostă Regală)

SITUAT IN PLIN CENTRU AL CAPITALEI

ELEGANŢA, CONFORT, LUX.
CALORIFER, ASCENSOR, BAI, TELEFON

Apă caldă şi rece la toate etajele

CONSTRUCŢIE NOUĂ IN
MODELUL PALACE-URILOR STRĂINE

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIŞ A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUIELI

CONSTANTA

„POMPIER“

CEL MAI BUN APARAT DE STINS INCENDII

Unicul Birou de vânzare

BUCUREŞTI

Str. Carol I No. 24—Telef. 3.2401

MARELE HOTEL STĂNESCU

STR. ARISTIDE BRIAND, 5 (fostă Regală)

Construcţie nouă, Amenajare modernă. Calorifer, Ascensor, Băi, Telefon, Apă caldă şi rece la toate etajele.

Situat în cel mai central loc al Capitalei.

SERVICIU PROMPT ŞI OCCIDENTAL

PROBLEMA DEZARMĂRII

— WASHINGTON, LONDRA, GENEVA —

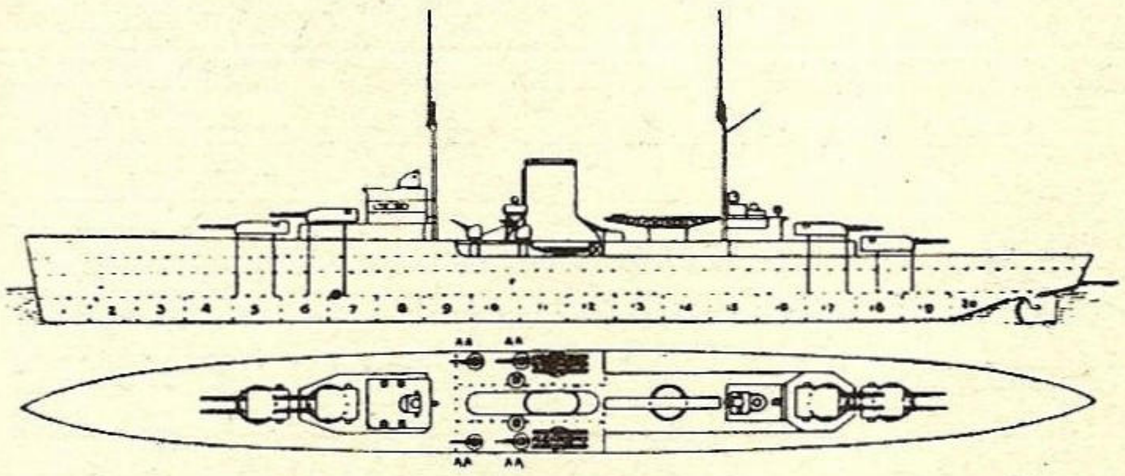
de Lt. C=dor A. C. ROMAN

Marea problemă a dezarmării, care preocupă întreaga opinie publică internațională, este la ordinea zilei. Pentru rezolvarea ei au fost convocate pe rând la Washington, Londra și Geneva, cele mai luminate minți ale omenirei din ultimul deceniu.

Cu toate străduințele depuse de acești apostoli ai păcei universale, se pare că rezultatele obținute nu corespund speranțelor avute de către promotorii acestei idei.

Chiar dacă scopul final nu a fost ajuns încă, totuși un pas înainte s'a făcut, căci ideia de dezarmare, sau de limitare a înarmărilor, nu a rămas numai sub formă ideologică un monopol al claselor conducătoare, ci s'a scoborât și în massa popoarelor, obținând chiar un început de realizare.

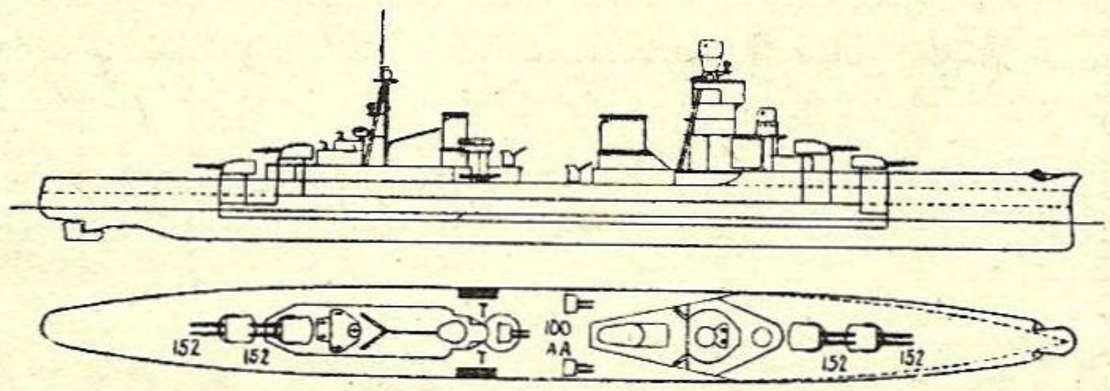
Această problemă a dezarmării are două laturi : una economică și una politică, ceeace face rezolvarea ei atât de dificilă. Dacă prima, adică latura economică, favorizează dezarmarea, apoi cealaltă, latura politică, este cauza directă care favorizează înarmările, pentru că o reducere sau limitare a înarmărilor înseamnă o stabilizare a situației politice internaționale câștigată. Deci, implică o limitare în ascensiunea unor popoare și o consolidare în poziția altora. Este prin urmare o recunoaștere de situațiuni privilegiate pentru unii, sau de renunțare, câte odată definitivă, la aspirațiuni legitime pentru alții.



Crucișătorul Englez «Leander» 1930».

Dacă dezarmarea ar însemna, nu supremația unora dintre popoare, ci o întreagă și pacifică soluționare a problemelor comunității mondiale, numai atunci problema dezarmării ar reprezenta în mod real o îndrumare către pacea dintre popoare și către colaborarea internațională.

Intervenția Statelor Unite în afacerile europene ar putea avea urmări fericite și consecințe efective în limitarea cheltuielilor militare, dacă s'ar conexa ideia dezarmării cu anularea datoriilor de război, urmări contrarii ar avea însă această intervenție, dacă ea ar însemna heghemonia americană.



Crucișătorul Italian «Condotierri».

Latura economică a problemei.

Resursele proprii ale beligeranților din ultimul război nu mai erau suficiente pentru satisfacerea nevoilor lor, și de aceia mare parte din țările neutre, și în special America, i-au aprovizionat cu materiale de tot felul. Toată industria mondială se dedicase și se organizase în vederea unei producții suficiente de armament, muniții și construcțiuni navale necesare războiului.

In acest scop se investiseră capitaluri imense. Deodată însă războiul încetează, consumația se reduce la zero, și tot acest organism de producție se vede blocat cu stocuri imense.

Viața, care, din cauza câștigurilor ușoare și a marilor cerințe se scumpise în timpul războiului, continuă mai departe cu acelaș coeficient, dacă nu mai mare, și după încetarea războiului. Adăogând la acești doi factori și pe al treilea și cel mai important : enormele pierderi și cheltuieli suportate de beligeranți pentru ducerea războiului, aduce o situație critică economică, în care războiul lasă o mare parte a omenirei și în special Europa.

Această criză economică a trecut prin faze succesive, manifestându-se sub diferite forme, accentuându-se mereu până în ziua de astăzi, când pare a fi luat o formă acută și generală.

Dacă nu pentru a conjura această criză, dar pentru a ameliora prin toate mijloacele situația economică, principalele națiuni au căzut de acord a reduce înarmările, și în special cele navale cari sunt și cele mai costisitoare.

Vedem dar, cum, această latură economică este favo-

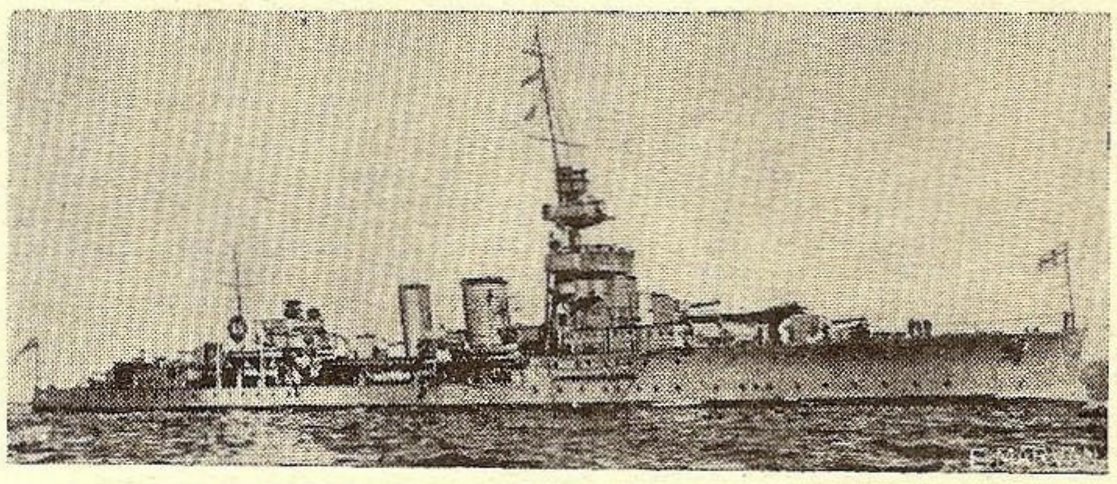
rabilă rezolvărei problemei dezarmării sau limitărei înarmărilor.

Latura politică a problemei.

Să trecem acum şi să vedem latura politică care este şi cea mai complexă.

Ideologia specială a Preşedintelui Wilson a făcut ca încă din timpul războiului să fie lansată ideia de umanitarism, care, treptat, s'a transformat la finele războiului în ideia de pace universală. Concretizarea acestei idei a fost mai întâiu fixată în cele 14 puncte ale sale impuse Germaniei pentru încetarea ostilităţilor, iar apoi transformată într'un Pact, în baza căruia a luat naştere Societatea Naţiunilor la 10 Ianuarie 1920, după ratificarea tratatelor de pace de la Versailles, Neuilly şi Trianon.

Acest Pact al Societăţii Naţiunilor, formează prima parte a tratatelor sus-citate. El conţine 26 de articole enunţând principii generale de colaborare pacifică între popoare, iar prin Art. 8 stigmatizează războiul de agresiune ca o crimă internaţională, şi îndeamnă popoarele semnatare la dezarmare sau limitare a înarmărilor.



Vasul Curaçao.

El stă la baza tuturor acordurilor şi convenţiunilor parţiale cari s'au încheiat de la război încoace, în materie de dezarmare.

Cu toată această atmosferă de pace, orizontul era încă întunecat; consecinţă naturală a dezechilibrului produs din cauza războiului, atât între armamentele diferitelor mari puteri, cât şi între zonele de influenţă politică şi comercială, noui creiate.

Intr'adevăr, ultimul război a pus factorul „Putere Navală şi Maritimă", pe primul plan şi mai mult ca în orice altă epocă, a scos în evidenţă influenţa sa preponderentă în domeniul politic.

Ca o consecinţă logică a acestei revalorizări a factorului naval se naşte antagonismul maritim între marile puteri navale şi deci cursa înarmărilor.

In faţa acestui vast program de competiţiuni, în domeniul înarmărilor, se ridică spectrul războiului cu toate consecinţele lui nefaste, care de abia începuseră să fie resimţite. In afară de aceasta, criza financiară din ce în ce mai acută, făcea imposibilă realizarea programelor de înarmări stabilite. La toate popoarele şomajul este intens şi mereu crescând. Impozitele, consecinţă fatală a datoriilor de război, cresc cu o viteză vertiginoasă şi o criză economică şi financiară de cea mai înaltă gravitate întinde tristeţele sale peste toate ţările.

Dorinţa de pace se naşte aproape la toate popoarele şi ea merge din ce în ce accentuându-se.

Din aceste circumstanţe se naşte fără îndoială conferinţa de la Washington şi au făcut din ea evenimentul cel mai important al istoriei lumei, din epoca imediată după război.

CONFERINŢA DE LA WASHINGTON

La 10 Iulie 1921, Preşedintele Harding lansă invitaţia Angliei, Franţei, Japoniei, Italiei şi Chinei, pentru întrunirea unei conferinţe internaţionale, care să discute chestiunea limitărei înarmărilor.

Cu toate că scopul principal pentru care se întrunea Conferinţa, era reducerea înarmărilor, Americanii îşi dădură seama că problemele Pacificului dominau în întregime cursa înarmărilor, ele fiind cauza principală pentru care se înarmau.

După primirea tuturor adeziunilor şi îndeplinirea formelor protocolare, Conferinţa se deschise la 12 Noembrie 1921.

In concluzie rezultatul, la care a ajuns Conferinţa de la Washington pentru limitarea înarmărilor navale a fost încheierea unui tratat care stabileşte următoarele, în linii generale:

1. Limitarea tonajului global şi unitar în Capital Ships;
2. Limitarea tonajului global şi unitar a navelor port-avioane;
3. Menţinerea statului-quo în materie de fortificaţii şi Baze Navale în Pacific.

Dacă scopul fundamental nu a fost atins prin Conferinţa de la Washington, totuşi s'a obţinut foarte mult, căci pentru prima oară s'a ajuns la o stabilizare de forţe printr'un acord internaţional. Acest lucru a dat curaj promotorilor ideii de dezarmare pe cale de acorduri internaţionale, căutând a lărgi bazele tratatului încheiat, aplicându-l şi la celelalte clase de nave rămase în afara tratatului fără nici o restricţiune.

De abia mai târziu în 1925, când s'a crezut că chestiunea fusese suficient pregătită prin culisele diplomaţiei, ea a fost pusă în Adunarea celui mai înalt For Internaţional: „Societatea Naţiunilor".

COMISIUNEA PREGĂTITOARE A DEZARMĂRII DELA GENEVA.

La 25 Septembrie 1925, a 6-a Adunare a „Societăţii Naţiunilor" adoptă rezoluţia, care printre altele spune următoarele în ultimul său aliniat:

— „Societatea Naţiunilor se angajează din nou a lu-
„cra la stabilirea păcei prin metoda sigură a arbitraju-
„lui, a securităţei şi a dezarmărei, etc., etc.".

Pentru a da urmare acestei decizii, Consiliul Societăţii Naţiunilor încredinţă unui Comitet de studii, grija de a-l supune propunerile relative la instituirea unui organ

Salvarea vaporului „Principesa Maria" eşuat la Tenedos în 1907

(urmare)

de C=dor CEZAR BOERESCU

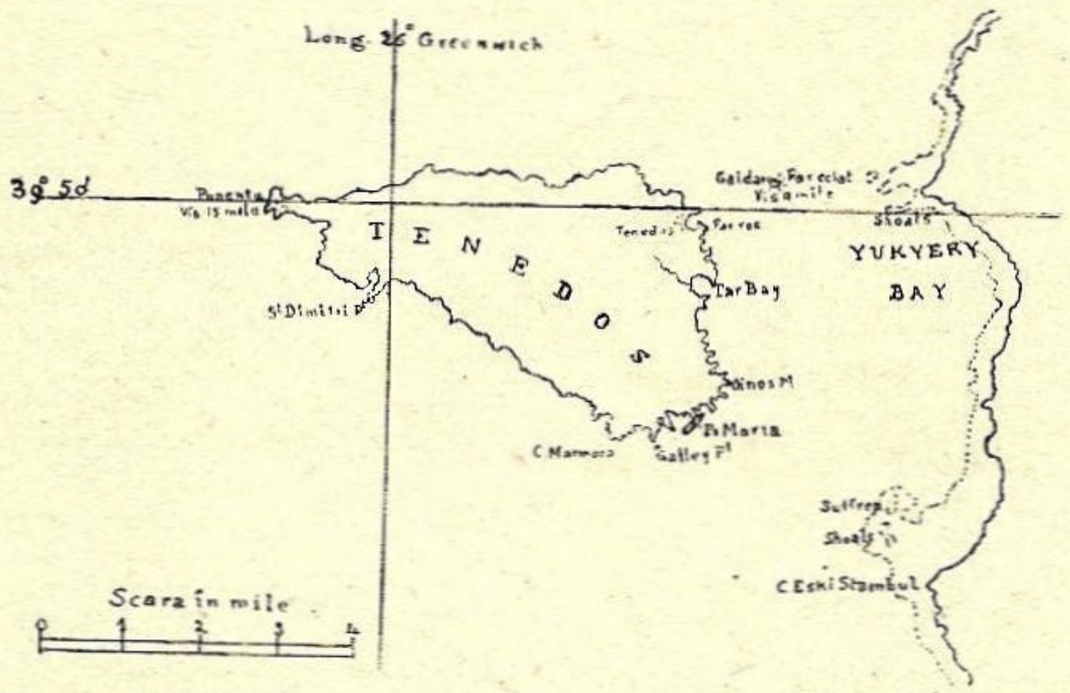
Până s'au scos ancorele s'a înoptat. Remorcată de „Warren Hastings", „Principesa Maria" canarisită spre babord este dusă şi ancorată la Tarbay, o mică bae la Sud de portul şi oraşul Tenedos. Richard Grech sau mai bine musiu Richard, cum îi zicea personalul de pe vapoarele lui, a trimis în oraş câţiva marinari să aducă vin pentru echipaje. Toată noaptea marinarii, scafandrierii şi fochişti desbrăcaţi până la brâu, aşa cum eşeau din cart de la căldări, au dansat şi petrecut în salonul de muzică al vaporului. Vaporul, deşi în siguranţă, totuşi făcea apă şi „Warren Hastings" era ancorat alături spre a pune pompele în marş, când era nevoe. Pe la miezul nopţei, am spus mecanicului-şef Cotzis, care învăţase româneşte, să pue pompele în mişcare, dar mi-a răspuns: Ce are aface câteva cofe de apă, mâine nu e vreme ? Petrecerea a continuat până la ziuă şi aveau dreptate. După 70 de zile de sforţări supraomeneşti, de suferinţe fizice şi morale, când vedeau că o furtună distruge lucrări făcute cu atâta muncă şi răbdare şi că trebuiau reîncepute, era naturală destinderea ce se produsese.

Am transmis telegrafic la Bucureşti : „Buna Vestire" a salvărei vaporului pe care fusesem comandant 2 ani şi 12 zile şi am plecat la Constantinopol să aranjez intrarea în doc.

De la Tenedos la Cospoli „Principesa Maria" a venit cu propria-i maşină, escortată de vapoarele salvatoare. Avea păcură suficientă luată cu 2 săptămâni înainte de la „Impăratul Traian", în trecere de la Alexandria spre ţară, iar cârma fusese adusă cu „Traian" şi reparată la Constanţa, în atelierele construcţiei portului şi instalată la Tarbay.

La finele lunei Martie „Principesa Maria" a intrat în basin în Cornul de Aur. După ce s'a pompat apa şi a rămas vasul „à sec", atunci s'au putut vedea stricăciunile şi aprecia lucrările făcute de scafandrierii lui Grech. Chila vaporului era ondulată, iar corpul luase formele stâncilor ; 14 spărturi astupate cu panouri de lemn căptuşite cu saltele unse cu seu, sute de metri deschizături de la închieturile tablelor astupate cu pene de lemn aşezate una lângă alta şi mii de nituri dislocate unse cu preparat special, arătau arta şi răbdarea cu care lucraseră scafandrierii. Am încheiat contract cu Jones, proprietarul unui atelier din Constantinopol, să facă reparaţiile provizorii necesare ca vasul să poată merge până la Livorno.

Dar când vasul a eşit din basin a început să facă atâta apă că pompele bordului nu mai pridideau. Toate penele de lemn de la deschizăturile tablelor se uscase şi căzuse în basin, mare parte din nituri perduseră preparatul special, protector, aşa că vaporul făcea apă ca un ciur. Jones era dezolat. Işi luase obligaţia ca pentru 450 lire sterline să facă reparaţia provizorie şi vasul etanş, aşa că să poată



merge până la Livorno, unde urma să se facă reparaţia definitivă. O mahonă întreagă de ciment s'a aşternut în tot fundul vasului şi intrarea apei s'a micşorat, aşa că pompele bordului puteau menţine uscate calele şi camerile maşinilor şi căldărilor.

După terminarea reparaţiei provizorie „Principesa Maria" a plecat la Livorno sub comanda lui Popovăţ, însoţită fiind până aproape de Livorno de vaporul „Bucureşti". La Livorno, în şantierele Orlando, unde fusese construită, i s'au făcut, sub supravegherea Ing. I. D. Ghica, reparaţia definitivă, schimbându-se toată carena şi s'au instalat căldări noi. Reparaţia a costat 750.000 lei, iar salvarea 300.000 lei, în total 1.050.000 lei, însă vaporul „Principesa Maria" „Ignazio Florio" costase 1.526.253 lei. Când a plecat „Principesa Maria" din Livorno a dat la încercări 18 mile, ca şi în anul 1896, când a fost construită.

In cele 72 zile cât a stat „Principesa Maria" pe stânci la Tenedos aprovizionările necesare pentru echipaj se făceau cu mari dificultăţi. Oraşul era departe, vapoarele S. M. R. în drum spre Alexandria treceau rar, iar caice

---

însărcinat cu pregătirea unei Conferinţe de Dezarmare.

Astfel luă naştere „Comisiunea Pregătitoare a Conferinţei de Dezarmare", la care au fost invitate să participe circa 27 de state, printre cari şi România.

Pentru prima oară ea se întruni la Geneva la 13 Maiu 1926.

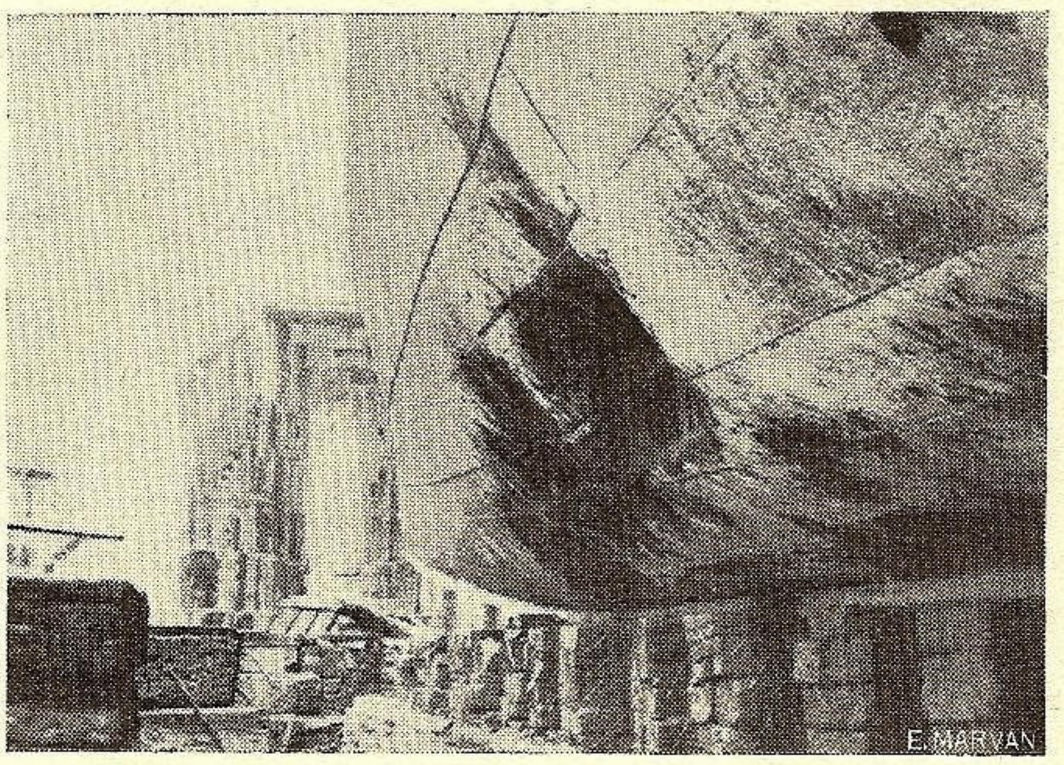
In a şeasea sesiune din Aprilie 1929, Comisiunea se lovi de dificultăţi mari, în ceeace priveşte problema navală.

Comisiunea îşi întrerupe atunci lucrările, aşteptând rezultatul tratativelor directe între guvernele diferitelor mari Puteri interesate.

(Urmează Acordul dela Londra)

cu proviziuni din Dardanele nu veneau. Norocul nostru că Vice-Consulul englez din Tenedos, regretatul Tolmides, prieten cu Richard Grech, se ataşase de noi şi venea la bord cu toate cele necesare încărcate pe măgari. Ne aducea vin de Tenedos şi lapte proaspăt odată la fiecare săptămână şi rămânea la bord câteva zile să vadă cum merg operaţiile. La plecare, în general Sâmbăta, lua o listă de ceia ce ne trebuia şi Luni venea cu toate proviziunile. Mai prindeau scafandrierii omari, caracatiţe, peşti şi alte bunătăţi din fauna mărei, iar de la Dardanele câteodată ni se aduceau păsări şi chiar vânat.

In timpul lucrărilor de salvare s'au petrecut multe scene hazlii. Intr'o zi Caimacanul (vice-guvernatorul insulei) însoţit de un hoge, veniră călări pe măgari să ne viziteze, dar mai mult ca să vadă cum se fac lucrările şi dacă nu cumva întrebuinţăm dinamită. După ce examină vaporul, condus de Richard Grech şi doctorul Zaharof, care vorbeau perfect turceşte, îşi exprimă părerea de rău că un aşa frumos vapor să fie adus în această tristă stare şi a auzit că lucrările de salvare le facem cu



dinamită, ceeace nu e permis în Turcia. Noi am protestat şi i-am spus că lucrăm numai cu electricitate. Atunci şi-a manifestat dorinţa să vadă şi el minunea asta. Era tocmai o gaură de mină. Un scafandrier ia într'o mână capul cablului la care era fixată amorsa şi un cartuş de dinamită ascuns în cealaltă mână, se coboară în apă, aşează cartuşul şi amorsa, burează furnalul şi ese afară. Se pune în mişcare dinamul şi în momentul când se aprind lămpile vaporului, se simte explozia care sguduie vaporul. Se trage cablul afară şi i se arată caimacanului capetele la care fusese fixată amorsa. Excelenţa sa exclamă „Bre, ce putere are şi electrica asta !". Dar scopul pentru care venise şi l'a atins, pe lângă cafea şi dulceaţă a mai primit şi un cadou de la Richard Grech.

Intr'o zi, pe la sfârşitul lunei Februarie, când timpul era frumos şi lucrările mergeau bine, vine un turc în fuga mare, sărind peste stânci ca o capră, se urcă pe vapor şi cere să vorbească cu musiu Richard. Ii spune gâfâind că un vapor mare a eşuat la Gaidaro, spre marea bucurie a lui Grech că a mai căpătat un client şi e în vecinătate, aşa că poate lăsa o parte din personal la salvarea lui. Turcul primeşte cuvenitul bacşiş şi pleacă satisfăcut. Musiu Richard ne cere o barcă să meargă la Gaidaro, distanţă de 3 mile. Mergem şi noi să vedem camarazii de mizerie. Intră în barcă regretatul Popovăţ, d-l Ghica cu inseparabilul său aparat de fotografie, doctorul Zaharof cu o puşcă pe umăr, zicea că vrea să treacă pe mal să vâneze prepeliţe, şi musiu Richard. De la „Principesa" nu se vedea vaporul, dar îndată ce dublăm punta Oinos, zărim camaradul eşuat frumos cu prova pe stâncile de la nordul farului Gaidaros.După jumătate ceas suntem la bordul vaporului „Natale L", aparţinând armatorului Natale Lavarello. Pe punte, Căpitanul, 2 ofiţeri şi câţiva marinari. Musiu Richard ia pe căpitan la o parte şi îi propune contractul de salvare „No cure no pay". Conform formularului Lloyd, se stabileşte la Londra de Curtea Amiralităţei preţul salvărei. Căpitanul atâta aştepta, îl poftеşte jos în salon spre a subscrie contractul şi a se înţelege de rest. Pe când d-l Ghica căuta să ia vederi, doctorul Zaharof se plimba pe punte cu puşca pe umăr, iar regretatul Popovăţ încerca clanţele de la uşi pentru un motiv ce vom vedea îndată. Intru în vorbă cu secundul vaporului care mă întreabă repede :

— Cine sunteţi d-voastră şi de unde veniţi ?

— De la vaporul S. M. R. „Principesa Maria", eşuat pe punta Oinos, vre-o 3 mile mai departe.

— Allora fratelli di miseria ?

— Si Signor.

— Per Bacco, şi noi care credeam că sunteţi piraţi, parcă aţi eşit din mare !

In adevăr, că „Principesa" nu se vedea, ascunsă fiind de capul Oinos.

— Bine, dar nu aţi văzut barca cu care am venit, care poartă la prova inscripţia „Principesa Maria" ?

— Nu ne-am mai uitat, văzând în barcă unul cu puşca, cine e domnul ?

— Medicul bordului, crede că o să treacă la uscat să vâneze prepeliţe, e timpul pasajului lor spre nord.

— Bine, dar acela mărunţel care încearcă clanţele de pe la uşi ?

— E Sub-Directorul S. M. R., caută un w. c.

Căpitanul terminând târguiala cu musiu Richard, ne-a poftit la un pahar de Chianti ; era foarte bine dispus, cu toate că vaporul lui era pe uscat.

Ne-am întors la bord şi a doua zi am aflat de la Grech că „Natale L" e foarte uşor eşuat. In adevăr, peste 2 zile după ce a descărcat puţin din caric, a eşit de pe uscat cu propria lui maşină.

Fotografiile ce însoţesc aceste rânduri sunt din colecţia de fotografii a d-lui Ghica ; îi mulţumesc din partea mea şi a cititorilor, cari pot vedea astfel cu ochii în ce stare se găsea corpul vaporului „Principesa Maria" când a scăpat de pe stâncile de la Tenedos.

VECHI DOCUMENTE MARITIME

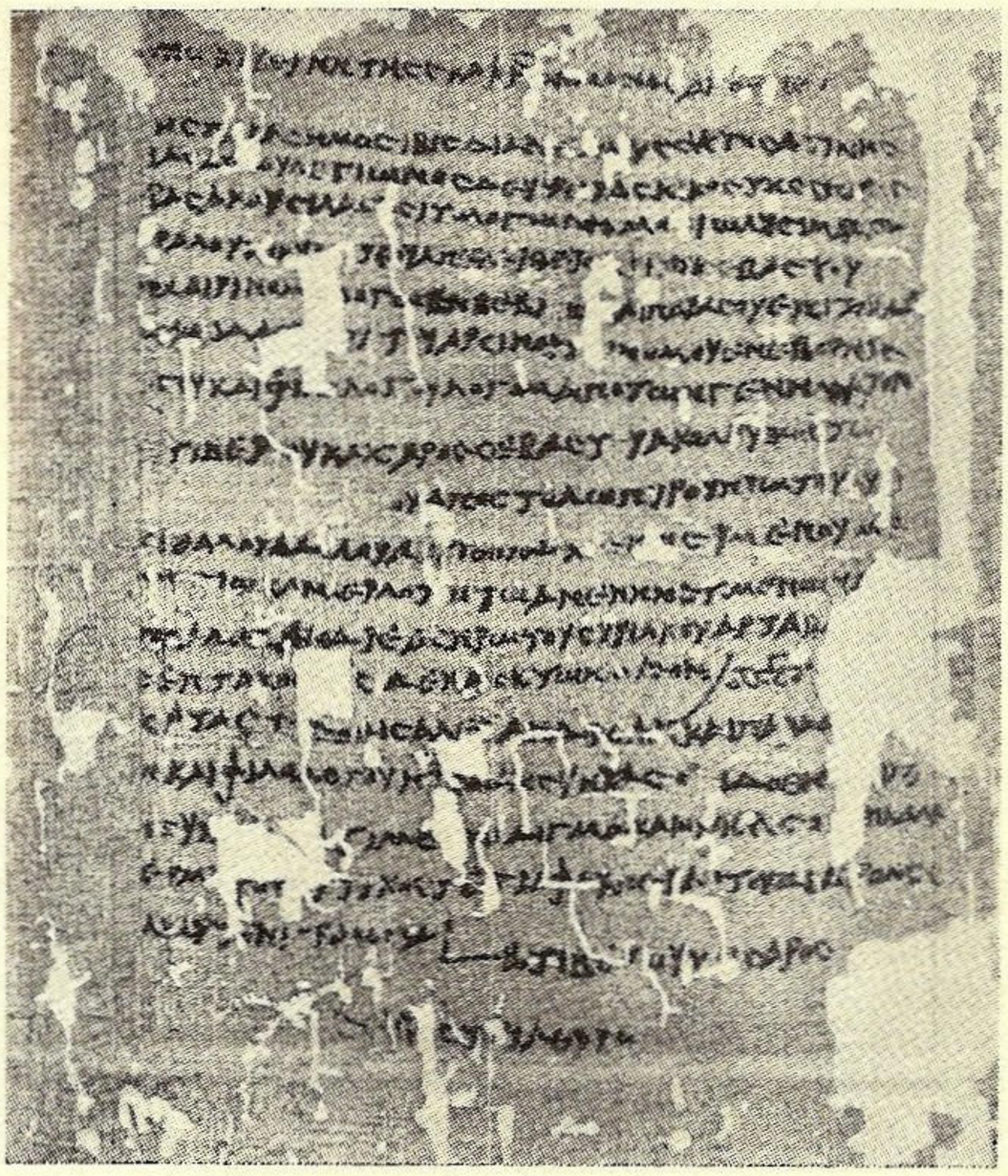
de AL. MARIUS-GHEORGHIU

Navigaţia a jucat un rol însemnat în desvoltarea popoarelor şi documentele cari ni s'au transmis direct sau indirect, fac dovadă că principiile după cari s'au alcătuit uzanţele şi legile maritime, erau cunoscute în transacţiile celor vechi. Asigurările, avariile generale, contractele de navlosire, zilele de stalii, de contrastalii, par să fi fost utilizate în mod curent, cu mult înainte de a fi legiferate de Romani.

Vom reproduce câteva din aceste documente de un deosebit interes pentru navigatori, documente cari se găsesc în păstrarea bibliotecei Bodleian din Oxford şi British Museum din Londra şi cari fixează întocmai ca şi astăzi, obligaţiile încărcătorului mărfii şi îndatoririle căpitanului vasului ce o transportă. *).

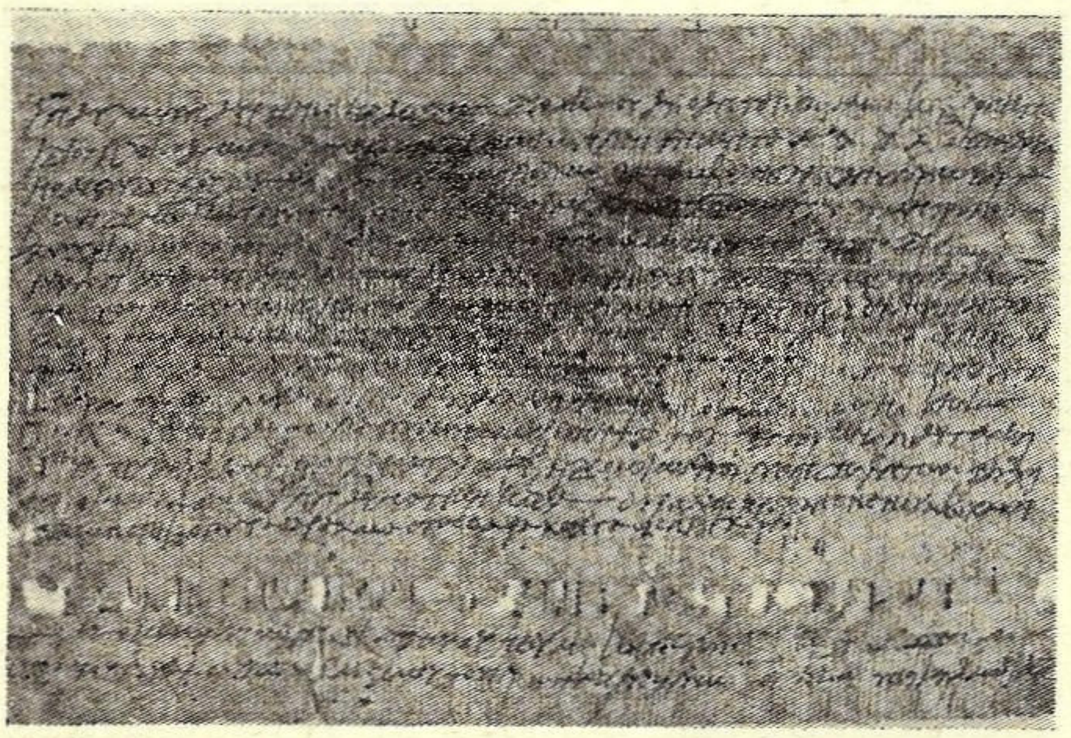
Planşa I reprezintă un document din anul 15 d. Chr., care poate fi luat drept un contract de transport sau „charter", deşi e în forma unei adeverinţe de primire, dată de căpitanul unui vas în serviciul public, pentru un caric de grâu (prelevare în natură a taxei asupra grâului) pe care se obligă a-l transporta la Alexandria. Acest document scris pe papirus în limba elenă aparţine unei categorii de documente denumite în legile romane *„Receptum Nautarum"* şi deşi diferă prin mici detalii de alte documente din aceiaşi clasă, îşi păstrează însă caracteristica esenţială.

Caricul e de 1718 artabas de grâu din Syria, de prima calitate, expediat de Sitologos (perceptorul taxei asupra grâului) din Lysimachis, portul de încărcare fiind Ptolemais Hormos. Data exactă e Hatyr 1, în al doilea an al domniei lui Tiberius Caesar Augustus (28 Octombrie, anul 15 d. Chr.).



Planşa II reprezintă un contract de navlosire sau charterparty, semnat de căpitanul unui vas particular de o capacitate de 250 artabas, prin care se obligă să transporte 250 artabas de seminţe de la portul Grove (Arsinoe) la Oxyrbynchite Nome, datat Phaophi 22, (19 Octombrie în anul 236 d. Chr.) Vasul e navlosit pentru o sumă globală de 100 drachme de argint. Expeditorul are două zile pentru încărcare şi patru pentru descărcare. Contra-staliile se plătesc a câte 16 drachme pe zi.

Similitudinea textului acestui document cu contractele de navlosire de astăzi e demnă de remarcat.



De la data acestor documente maritime, cele mai vechi cunoscute şi până în sec. X sau XI-lea, nu mai avem nici o indicaţie asupra comerţului şi transporturilor maritime, deşi spiritul de aventură şi schimburile de mărfuri au existat de-alungul întreg evului-mediu. Tocmai acest spirit de aventură avea să ducă mai târziu la marile descoperiri. Abia după aceste descoperiri, când navigaţia deveni mai intensă, călătoriile mai lungi, se simţi nevoia de a se codifica uzanţele maritime.

Faptul că nu s'a găsit nici un document referitor la navigaţie în timpul evului-mediu se mai explică şi prin aceia că în toată această perioadă obscură şi plină de obstacole pentru menţinerea unui schimb activ, puţine persoane, în afară de cler, ştiau să scrie şi să citească ; ar fi trebuit deci ca pentru fiecare călătorie să se recurgă la notari sau scribi, ceeace nu era de natură a facilita negoţul maritim.

Nu trebue iarăşi să pierdem din vedere că până în sec. al XVI-lea, de multe ori calitatea de neguţător şi armator se confundau în aceiaşi persoană : neguţătorul încărca marfa pe o navă care era proprietatea sa şi pe care se îmbarca şi el în persoană pentru a o desface în porturile străine, de unde se înapoia cu alte mărfuri.

Cu intensificarea comerţului, navele se închiriau pentru anumite transporturi, cu care ocazie se încheiau şi asemenea contracte, cari aveau să acopere călătoriile respective. Charterul avea o mare importanţă în caz de neînţelegeri şi în afară de jurnalul de încărcare, în care se treceau toate mărfurile la bord, era principalul document după care se lichidau diferendele. Ofiţerul însărcinat cu ţinerea jurnalului de încărcare era secundul vasului, numit şi *„scriba navis"*; el avea o situaţie deosebit de însemnată şi în chestiunea caricului şi a mânuirei lui, o autoritate mai mare ca a căpitanului vasului.

Cu desvoltarea negoţului internaţional, expeditorii luară obiceiul de a aviza prin corespondenţă pe destinatarii lor, trimiţându-le o listă de mărfurile încărcate. La sosirea vasului, destinatarii se prezentau căpitanului pentru a primi mărfurile adresate lor. Ofiţerul secund consulta jurnalul de încărcare cu listele prezentate de destinatari şi dacă se potriveau, livra mărfurile respective. Mai târziu la încărcarea mărfurilor, secundul vasului elibera o adeverinţă de

*) Fotografiile documentelor reproduse în text le posedăm de la Expoziţia Maritimă şi Colonială din Anvers, 1930.

primire, care împreună cu scrisoarea de aviz a expeditorului, dădu naştere conosamentului, aşa cum îl cunoaştem astăzi.

Asemenea conosamente şi cele mai vechi ca dată (anul 1390 şi 1393) sunt acele descoperite într'o arhivă particulară în Italia şi despre cari se face menţiune în lucrarea „The early history of Bills of Lading" de Dr. Bensa.

In cele ce urmează reproducem textul original în latină populară şi traducerea în româneşte (Planşa III) :

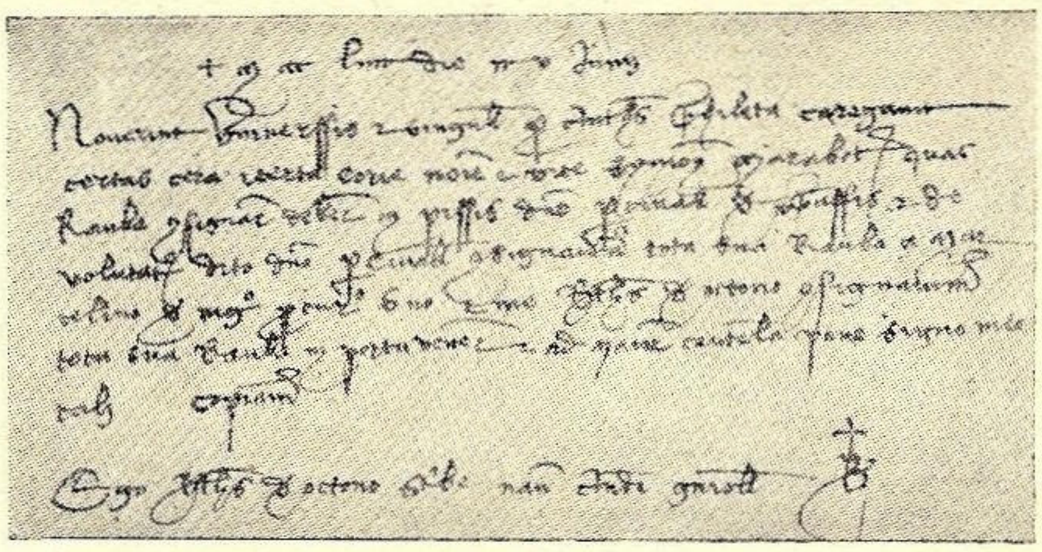
MCCCLXXXX DIE XXV JUNII

„Noverint universsis et singuli quod Antonius Ghileta caregavit „certas cera et certa corie nomine et vice Symonis Marabot quas „rauba consignari debent in Pissis domino Percivali de Guisuffis „et de voluntate dicto domino Percivali consignavimus tota sua „rauba a Marcelino de Nigro procurator suo et me Bartholomeus „de Octono consignavimus tota sua rauba in Portuveneri et ad „maiorem cautelam pono signo meo tali.

Copiam

Ego Bartolomeus de Octono scribe navis Garoll".

„1930, Junie 25. Se face cunoscut tuturor că Antonius Ghileta a „încărcat o anumită cantitate de ceară şi piei în numele şi pentru



„contul lui Symonis Maraboti, cari trebuesc livrate la Pisa, d-lui „Percival de Guisuffis şi din ordinul numitului domn Percival vom „livra toată marfa lui Marcelino de Nigro agentul său, iar eu Bar- „tolomeu de Octono voi livra toată marfa la Portovenere pentru „care garantez cu sigiliul meu.

Copie.

Bartolomeu de Octono secundul navei Garoll

Un alt conosament, datat câţiva ani mai târziu, are următorul text, pe care îl redăm în traducere :

„In numele lui D-zeu, în prima zi a lui August 1397, la Bruges.

„Se face cunoscut tuturor cari vor vedea prezentul text, că eu „Manfredino de Cherio adeveresc de a fi primit de la Anthonius „Chornello din Majorca, 730 bare de fer. Acest fer trebue să-l „livrez lui Petro de Villalonga în numitul loc Moroliche.

„Manfredinus de Cherio".

Expeditorii mărfurilor continuau a aviza prin scrisoare pe destinatari, de multe ori trimiţându-le în acelaş timp şi conosamentul. Exemplul următor e tipic :

„V'am trimis astăzi cu vasul lui William Ris din Majorca IV „baloturi de grâu cu marca (facsimile). Când vor ajunge cu bine „în mâinile dv. plătiţi pentru navlu florini 14 în total. D-zeu să „vă fie pavăză după dorinţa lui Antonio di Guccio.

Semnat : Goro di Stagio, Valencia.

Conosamentul ca document separat, s'a introdus probabil între anii 1305 şi 1390. Presupunerea aceasta e stabilită pe faptul găsirei în arhiva municipală din Londra, a unei sentinţe pronunţate într'un proces în care e vorba numai de charter (contract de navlosire).

Extrasul următor confirmă producţia unui charter :

.....„că această sumă de bani trebuia plătită 21 zile după ce „marfa va fi fost predată, pentru care probă a produs charterul „respectiv. Intimatul admite de a fi navlosit transportul de vin în „conformitate cu charterul, însă clauza cu descărcarea la Londra „n'a fost satisfăcută...". Dat în Londra, 5 Court of Reginald de Thunderle, 1305 februarie 24.

In tot cuprinsul desbaterilor procesului şi a sentinţei, nu se face o singură dată menţiune de conosament şi charterul pare să fi fost singurul document produs.

Din nefericire, documente englezeşti vechi ne stau prea puţine la îndemână, deşi trebue să fi existat cu mult înaintea celui mai vechi păstrat. Menţiune despre registrul de încărcare se face abia în 1534 şi vechile conosamente găsite erau copii de pe registrul vasului. Cel mai vechi conosament englez cunoscut până astăzi datează din 1538. Un altul din 1539 evidenţiază uzul la acea dată ca asemenea conosamente să se elibereze în serii de câte 3 exemplare.

E de observat în aceste documente şi în cele de mai târziu, cât de des se invoca ajutorul Providenţei. Sentinţe pioase se repetau pe chartere şi conosamente ca şi pe orice registru de încărcare.

Un asemenea exemplu îl găsim într'un conosament din 1766 :

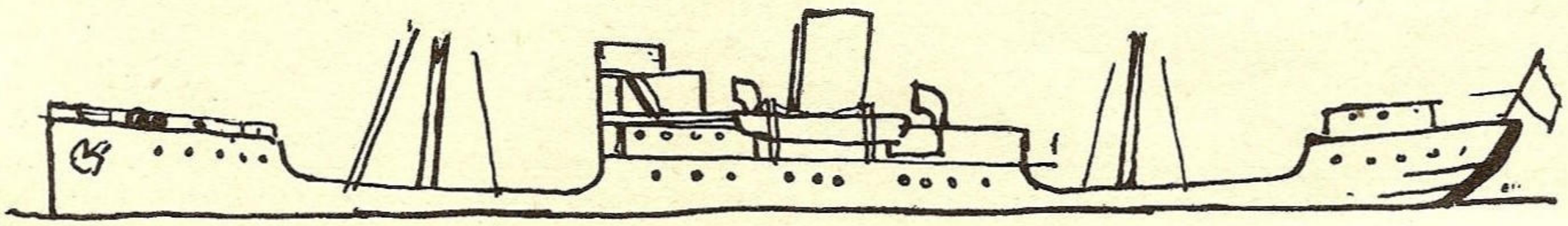
„Incărcat prin graţia lui D-zeu, în bună ordine şi condiţie, de „către Lewis Fontaine, în vasul denumit „The Friends", al cărui „căpitan, după D-zeu, pentru actuala călătorie, William Spencer, „aflător în prezent la ancoră în fluviul Tamisa şi cu voia lui „D-zeu destinat a porni la Liverpool ; 100 quarteri de grâu în 164 „saci şi 217 quarteri de grâu în 348 saci...

„In mărturia cărora căpitanul vasului sau secundul lui am eli- „berat alte două copii de pe prezentul conosament, ambele de ace- „laşi conţinut şi aceiaşi dată ; execuţia unuia atrage nulitatea celor- „lalte. Şi D-zeu să călăuzească vasul în siguranţă la destinaţia „dorită. Amin.

Datat Londra, 4 Iunie 1766, William Spencer"

De altfel nu e de mirare că se invoca ajutorul Providenţei, când micimea tonajului vaselor şi propulsiunea lor prin vele, făceau ca procentajul accidentelor şi naufragiilor să fie foarte ridicat. Numai cu progresele technicei construcţiilor maritime şi cu introducerea maşinelor cu vapori ca mijloc de propulsiune, numărul naufragiilor descresc, navigatorii devin mai puţin fatalişti şi capătă mai multă încredere în mijloacele proprii cari le stau la îndemână şi cari le dau posibilitatea într'o largă măsură să domine elementul nesiguranţei.

Dar unele din formulele pioase din vechile documente maritime s'au transmis prin tradiţie până în zilele noastre şi ele dispar din chartere şi conosamente abia în ultimii ani.



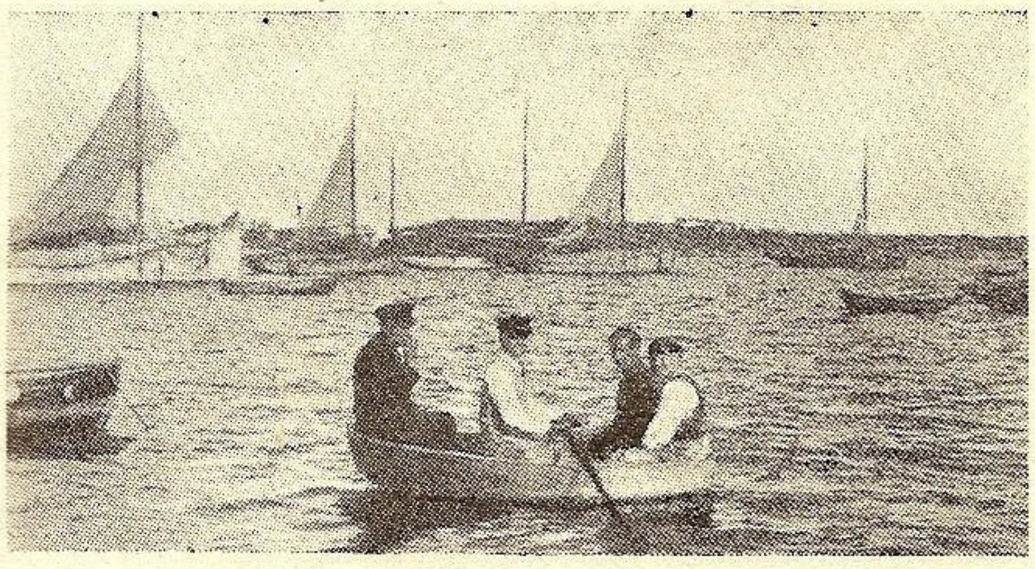
SPORTURILE NAUTICE

de Dr. EUGEN T. PETRESCU

Pare a fi omenesc lucru să doreşti ceeace nu ai, iar bunurilor pe cari le posezi să nu le dai importanţa pe care o merită.

Cât de cunoscute şi de cântate nu sunt bogăţiile şi frumuseţile ţărei noastre, atât de economişti cât şi de poeţi! Şi cât de puţin le preţuim!

Să aruncăm o privire asupra unuia din importantele elemente ale naturii care prin abundenţa lui în România, îndeplineşte toate calităţile: apa.



Cine nu ştie cât de brăzdată e ţara noastră de râuri, când iuţi, şerpuitoare şi zgomotoase, când liniştite şi adânci. Şi pe ce locuri minunate sunt săpate albiile lor. Dar Dunărea, fluviul cel nepieritor, dar Marea Neagră cu tonurile ei nesfârşite şi cu agitaţiile ei variate, de la calmul „ca oglinda" până la valurile cu „berbeci" şi mugete înfricoşetoare.

Pline de măreţie sunt apele ţărei noastre. De aceea mă gândesc, pentru ce nu am vedea şi la noi o zi a începutului pescuitului, primăvara, aşa cum am văzut în Franţa şi cum cred că este în multe alte ţări? Poate nu mulţi cunosc acest lăudabil obicei, aş putea spune sportiv. Iată despre ce este vorba:

Ziua pescuitului, care îmi pare a fi chiar 1 Aprilie, nu priveşte pe pescarii de meserie, ci în acea zi veţi vedea eşind pe barierele oraşelor, cu sutele, ba chiar cu miile, tineri, bătrâni, femei şi copii, cu undiţele şi tolbele la spinare, pentru a se aşeza pe malurile râurilor celor mai apropiate, spre a prinde peşti. Au unii credinţa că treburile din restul anului vor fi în raport cu cantitatea vânatului. Nu-şi închipue nimeni cât de nenorocit se simte acela care după o zi întreagă de pândă nu a prins de cât 2—3 peştişori sau nici atât.

Să nu socoată cineva că pescuitul cu undiţa se face numai în acea singură zi pe an. Aceasta este numai începutul, pentru ca apoi în Duminicile şi sărbătorile cari urmează, regulat să vezi o bună parte a locuitorilor oraşelor, singuri sau cu familiile, preferând să-şi ia de-ale mâncărei şi să se odihnească în aer liber şi curat, la ţărmul unui râu, de cât să se otrăvească într'o cameră închisă, cu tutun, băuturi alcoolice, jocuri de noroc, etc.

Mai mult încă, la Paris vezi în mijlocul oraşului, zi la zi, stând pe ţărmurile Senei, bărbaţi, a căror ocupaţie nu o cunosc, ore întregi nemişcaţi, cu undiţele în mână ca să prindă câte un „baboiaş". Oricât pasiunea acestora este mai puţin condamnabilă.

Mă întreb iarăşi, pentru ce pe râurile, lacurile, Dunărea şi Marea noastră, în afară de bărcile jerpelite ale oamenilor care-şi câştigă cu trudă existenţa din pescuit, nu vedem mai numeroase bărci curate, cu sau fără pânze, sau chiar vaporaşe cu excursionişti? Dunărea e o apă curgătoare excelentă pentru desvoltarea turismului nautic şi tot aşa Marea Neagră, care deocamdată ispiteşte mai mult.

Apoi, pentru ce să nu vedem şi la noi mai mult tineret care să-şi întărească muşchii, să-şi oxigeneze plămânii şi să-şi ascută mintea practicând frumosul sport al canotajului?

Ar crede poate unii că acest sport este costisitor. Mă grăbesc a răspunde că nu. Un club nautic bine organizat, cu un număr nu prea mare de membri, dar hotărâţi, poate să-şi procure cele trebuitoare cu sume relativ mici. Şi apoi cu puţină imaginaţie, unele combinaţii ce yachturi ieftine, pentru distracţii, se pot improviza.

Pornind de la puţin, se poate ajunge departe. Avem Yacht-Clubului Regal Român, care prin munca şi iscusinţa sa a ştiut să atragă atenţiunea şi ajutorul celor mai înalte personagii.

Chiar Bucureştenii ar putea să exercite din plin acest sport, putând, în afară de prea frecventatele lacuri ale Cişmigiului şi Parcului Carol, să-şi amenajeze lacurile de la marginea oraşului. Când am auzit că este vorba de asanarea, în mod oficial, a acestor lacuri, am tresărit de bucuria realizărei unui vis pe care-l nutream dinainte de război.

Ceeace a lipsit la noi pentru înjghebarea sporturilor nautice, ca întotdeauna, a fost: până la un punct, ignorarea lor, şi în al doilea rând lipsa de iniţiativă.

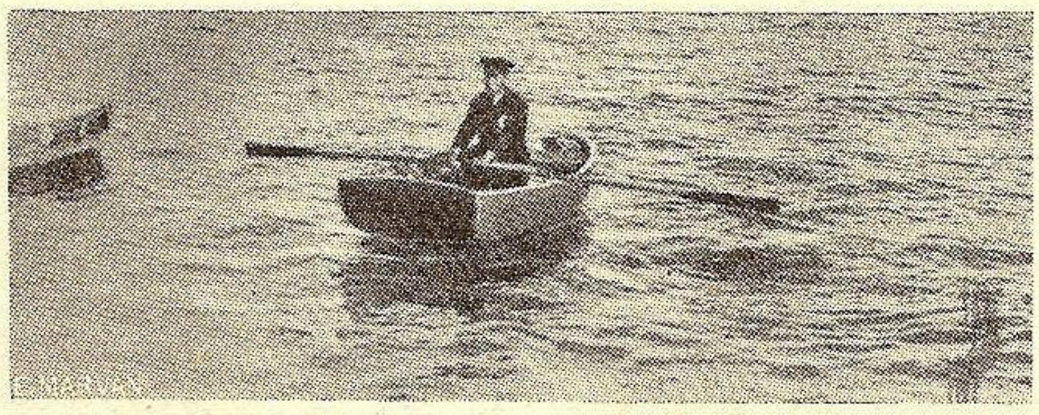
Liga Navală Română e gata oricând a ajuta, pe cât îi va fi cu putinţă, pe toţi aceia cari vor activa în această direcţiune.

Este timpul ca să fim stimulaţi cel puţin de ţara vecină nouă şi prietenă, Cehoslovacia, care nu are eşire la mare, dar care are un mare număr de societăţi de înot şi cluburi nautice, pe când acestea la noi „se numără pe degete".

Un sport cu care iarăşi nu ne putem lăuda, este înotul.

E drept că în coloanele sportive ale ziarelor noastre se văd dări de seamă asupra unor competiţiuni ale acestui sport în România. Dar, dacă observăm bine, în afară de un număr restrâns de înotători, aproape mereu unii şi aceiaşi, cari iau parte la concursuri, nu vedem cluburile producându-se mai din plin şi cu alte laturi ale înotului: şcoala de înot, salvarea de la înec, o propagandă mai concretă, serbări în acest sens, etc.

Din cele 18 milioane de Români, cei cari ştiu să înoate metodic, sunt prea puţini. Imi vine în minte Suedia, unde orice copil nu poate obţine certificatul de absolvirea şcoalei primare, dacă nu ştie să înoate. Trebue să menţionez însă că fiecare şcoală primară îşi are baia şi basinul ei de înot.



„Câţi imbecili cari nu ştiu să înoate, ar scăpa de la înec, dacă numărul înotătorilor ar fi mai mare" spunea ironic, într'o alocuţiune, preşedintele societăţei femenine de înot „La muette" din Paris, cu ocazia unei serbări de nataţiune, prezintând eleve cari numai după un număr de câteva şedinţe ştiau să înoate şi să scoată manechinul de lemn (reprezintând un om înecat) de la fundul apei.

La lucru deci.

Cred că putem face şi noi, imitând şi lucruri bune, ceeace se face în Anglia şi Franţa de peste o sută de ani.

Vine primăvara. Infiinţaţi cluburi nautice ori unde există un râu, un lac, un ţărm de mare. Tineretul, îşi va face bine sie-şi precum şi ţărei, desfăşurând câtă mai multă activitate în această ramură sportivă. Cei mai în vârstă vor fi alături de ei.

PENTRU INCEPĂTORII SPORTULUI NAUTICI

Ca să navigi — chiar de plăcere — trebue să cunoşti elementele ce le ai de mănuit.

Deci ca sportul să fie în adevăr agreabil trebueşte ca începătorii să fie îndrumaţi către mijloacele cele mai lesnicioase, de oarece numai astfel vor putea obţine cu minimum de oboseală, un maximum de agrement.

In primul rând orice amator de sport nautic trebue convins că pe apă nu se umblă cu aceiaşi siguranţă ca pe uscat, şi oricât de sigură i s'ar părea *barca* în care se urcă sunt anumite situaţii, când dacă nu va fi precaut va risca să se răstoarne.

Fig. 1. — Duba.

O asemenea întâmplare dacă nu poate avea urmări serioase în cazul când începătorul este un bun înotător, dar chiar prin faptul că se face o bae în mod neprevăzut, este adesea umilitor şi poate influenţa de multe ori asupra entuziasmului sportiv.

Din nenorocire sunt situaţiuni când rezultatul unei răsturnări poate să fie mai grav, şi ori cât de rare ar fi aceste accidente, cel care se hotărăşte pentru sportul nautic, trebueşte deprins ca din vreme să ia toate precauţiunile spre a evita o nenorocire. Cu riscul chiar de a fi taxaţi de fricoşi, este bine să înfiltrăm în sufletul tinerilor prea îndrăzneţi noţiunea că se face o mare imprudenţă când se nesocotesc măsurile de siguranţă, şi se avântă în largul apei nepregătiţi suficient în sportul nautic.

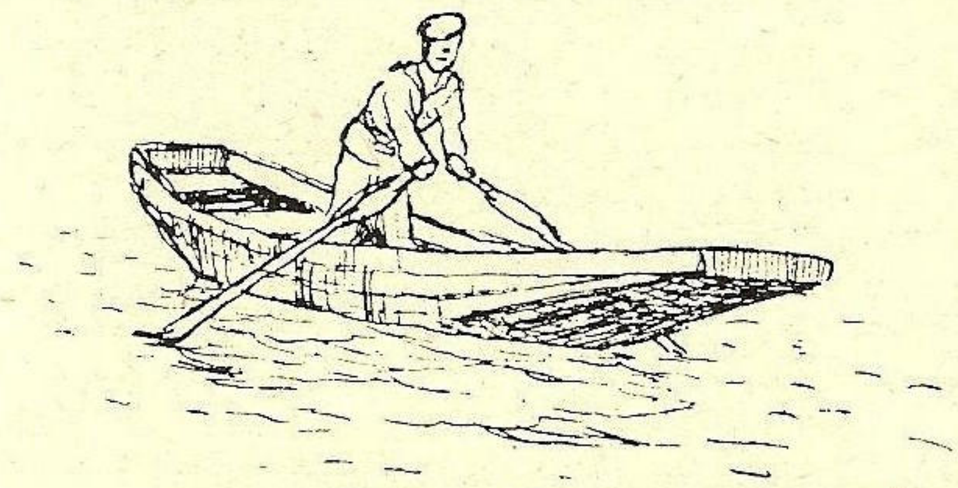


Fig. 2. — Luntre.

Orice începător al sportului nautic care voeşte să se avânte în largul apei i-se cere: 1) Să cunoască barca în care se urcă; 2) Să se priceapă să umble cu ea.

Cum la noi sportul nautic este în stare embrionară, nu se poate vorbi încă de un tip de barcă propriu de sport, iar amatorii obişnuesc să utilizeze tipurile ce au la îndemână prin porturi.

Astfel pe răuri şi eleştae se utilizează nişte tipuri de bărci primitive, făcute de multe ori din simple trunchiuri de arbori denumite după localităţi, cinuri, dube, luntri, etc....

Aceste bărci sunt complect instabile şi nepractice pentru începători fiind periculoase, iar pe ape mari şi vânt inutilizabile.

La Dunăre, pe lacuri şi pe mare se găsesc diferite tipuri de bărci: *dube, lotci, luntri* şi *barcazuri.*

Dubele sunt un soiu de cinuri mai perfecţionate, ele sunt construite dintr'un schelet de lemn peste care este aşezată o căptuşeală de scânduri bine îmbinate numit bordaje. Fig. 1.

Dubele sunt foarte uşoare, se manevrează în general cu o singură lopată din partea dinainte sau dinapoi, nu sunt însă stabile

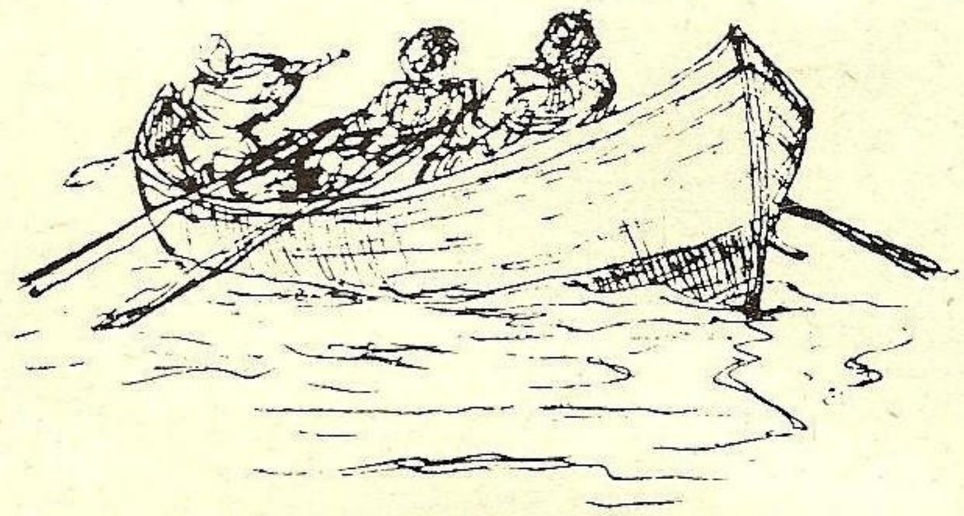


Fig. 3. — Lotcă.

şi cere multă pricepere la manevră pe timp rău. Nu sunt recomandabile pentru începători.

Luntrile sunt nişte bărci speciale pentru Dunăre construite ca şi dubele, dar mai cu îngrijire, ele au fundul plat, iar extremităţile alungite le fac proprii de acostare la ţărmuri; ele au o mare stabilitate, se manevrează cu o lopată sau două însă sunt greoaie la mers, mai ales pe vânt. Fig. 2.

Lotcile sânt nişte bărci cu extremităţile fine, oarecum stabile, foarte uşoare şi recomandabile pentru sport de cunoscători, se manevrează lesnicios cu una sau mai multe lopeţi; fac excepţie lotcile mici zise *vipere* şi *săgeţi* cari cer mai mare îndemânare la manevră. Fig. 3.

Bărcile de mare sunt construite cu o deosebită îngrijire şi ca să corespundă la anumite scopuri ele sunt de diferite forme, dimensiuni

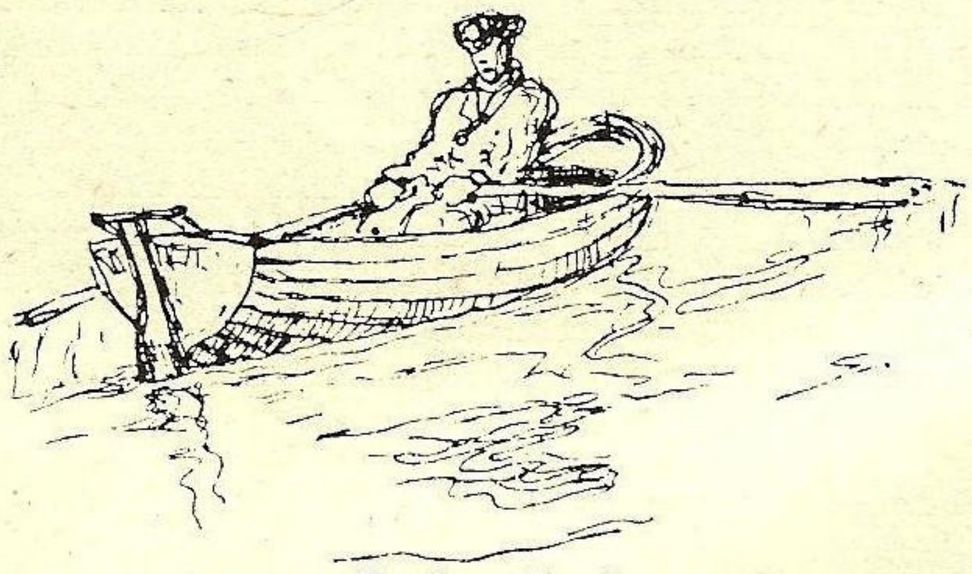


Fig. 4. — Barcă.

şi diferite materiale. Construcţia lor a atins un mare grad de perfecţiune, ele pot fi extrem de stabile şi chiar insubmersibile. Fig. 4.

Astfel avem, bărci de serviciu în port, bărci în serviciu vapoarelor, bărci de pescuit, bărci de curse, bărci de salvare, etc.

Odată cunoscută barca trebueşte ştiut cum să stea în ea şi apoi să se înveţe cum să umble cu ea; dar acest lucru va fi descris în un alt capitol.

G. M.

---

1) Este un nume generic ce se dă vaselor mici plutitoare, indiferent de formă.

MEMORIU DE RĂZBOI ŞI REVOLUŢIE

de Cpt. ZAGOREANSKI-KISEL

MĂRII NEGRE
— leagănul copilăriei,
— iubirea tinereţii şi
— isvorul existenţei mele —
dedic această lucrare

Au trecut aproape 15 ani de când s'au desfăşurat evenimentele descrise în această lucrare.

Când m'am hotărât să-mi scriu memoriile, în legătură cu revoluţia, am revăzut câteva însemnări ce le aveam de pe atunci.

Dar când am început să aştern pe hârtie faptele petrecute, amintirile au apărut cu o exactitate aşa de uimitoare, în cât simţeam că retrăesc iarăşi acele clipe, — notele mele aproape numai erau necesare.

Cu uşurinţă deosebită mi-a revenit numele persoanelor ce au jucat diferite roluri în peripeţiile descrise, cât şi detaliile convorbirilor în continuitatea evenimentelor.

Desigur, pentru un om, care nu a văzut şi nu a trăit revoluţia, pentru cel care şi-a dus viaţa în mod obişnuit şi calm, multe din cele ce sunt scrise aici vor părea exageraţii sau chiar fantesii.

Şi totuş nu este de cât purul adevăr.

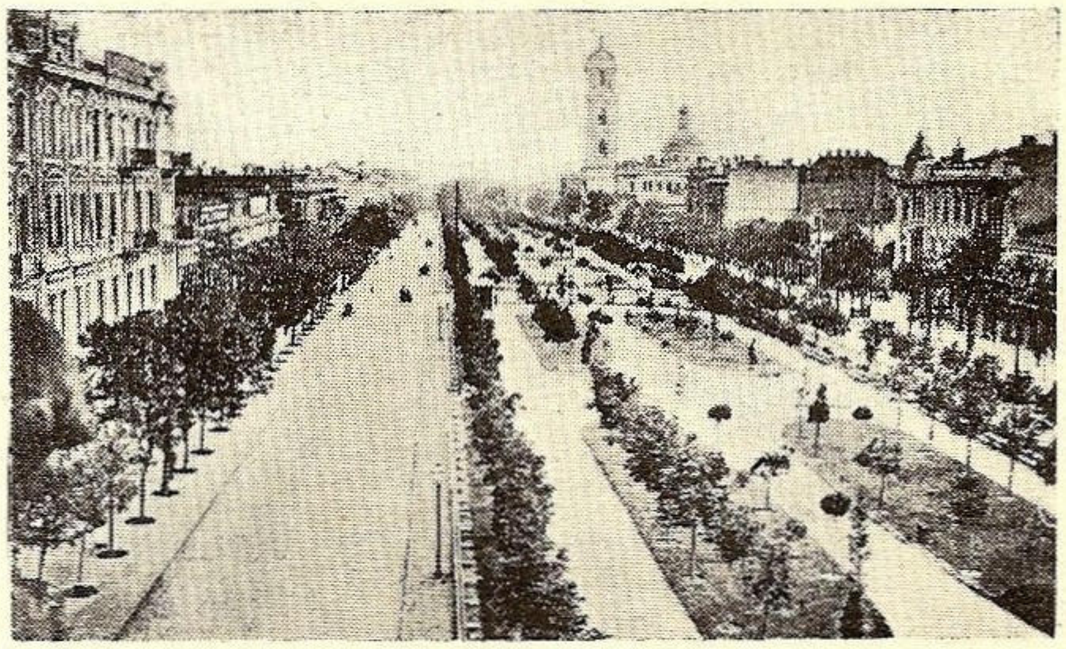
Asigur, însă, pe orice neîncrezător că am schiţat, după puterile mele, tot ce am văzut şi ce am simţit, cu o exactitate cinematografică — reală — fără nici o retuşare.

Poate unora să le pară curios că tocmai pe mine a căzut zarul să joc un rol principal în istoria crucişătorului *„Regele Carol"*.

Imprejurările aşa au făcut.

In multe cazuri luăm decizii nu după deliberări logice şi consecvente cum ar părea firesc, ci forţaţi de împrejurări ne hotărîm cu totul pe neaşteptate, caşicum ni-ar fi dictat acţiunile cineva din afară. Rolul prim mi-a revenit fatal mie ; şi trebue să recunosc că un mare noroc, a contribuit la deslegarea acestor evenimente să fie aşa de fericită !

Memoriile mele nu erau destinate publicităţii...



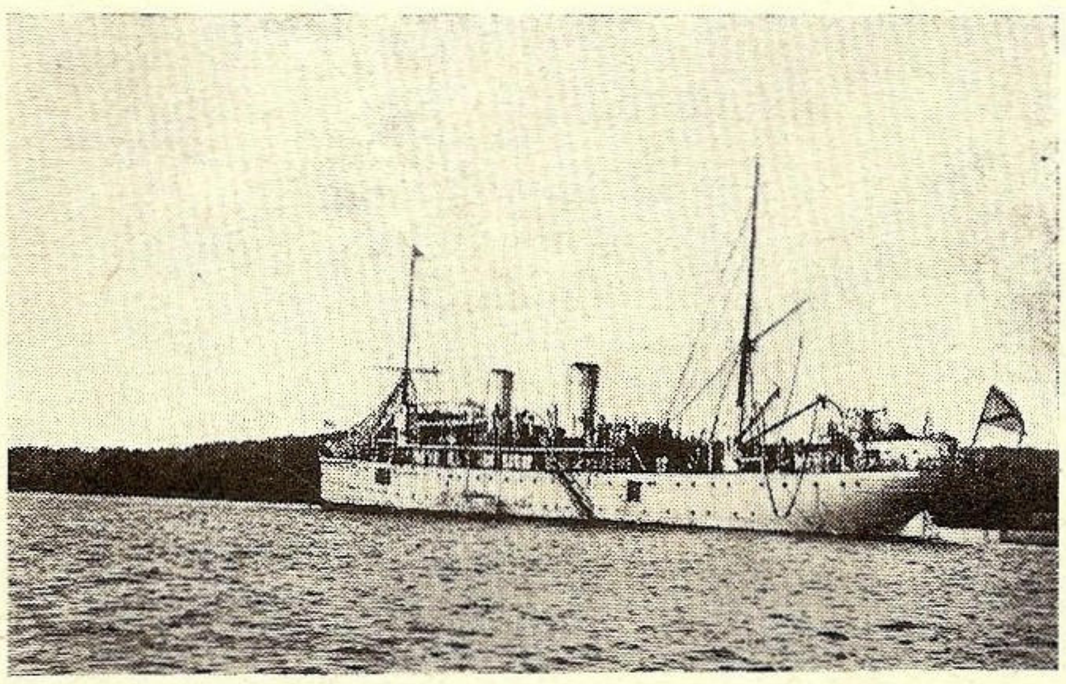
Vedere din Odesa.

Le-am scris pentru mine însu-mi, dar prietenii mi le-au cerut. Am descris aci numai un mic episod dintr'o vastă revoluţie, în clocotul căreia viaţa fiecărui om a fost, mai mult sau mai puţin, un roman fantastic sau tragic.

1. PRIMA FAZĂ A REVOLUŢII.

Intrarea României în Războiul Mondial, — în anul 1916, — a înzestrat flota rusă din Marea Neagră cu mai multe vapoare foarte bune, aparţinând Serviciului Maritim Român : *„Impăratul Traian"*. *„Dacia"*, *„Regele Carol"*; *„România"* şi *„Principesa Maria"*.

Pe aceste vase, plecate din Brăila pentru Sevastopol, au fost numiţi comandanţi, ofiţeri şi marinari din marină rusă. A rămas însă la bord şi personalul românesc. Dar rolul efectiv combatant a trecut în mâinile ofiţerilor ruşi. Personalul la maşini, românesc, a funcţionat în permanenţă.



Vas rus puitor de mine.

Ajunse la Sevastopol, vasele au fost supuse unor minuţioase reparaţiuni şi lucrări de adaptare, primele trei fiind destinate a îndeplini rolul de crucişătoare auxiliare ; vasului *„România"* i s'a dat misiunea de purtător de avioane, iar vasul *„Principesa Maria"* ca purtător de năvoade anti-submarine. La crucişătoarele auxiliare au fost înlăturate anumite supra construcţiuni inutile scopului de război, afectându-li-se câte patru tunuri moderne, calibru 105 mm. cu tragerea rapidă, şi o instalaţie complectă de Telegrafie fără fir.

Toate aceste vase erau la Sevastopol, în luna Februarie 1917 când le-am văzut cu ocazia sosirei mele în concediu de pe frontul românesc, unde comandam, — pe Dunăre, — un grup de vedete blindate.

Vasele româneşti, purtând pavilionul *„Sf. Andrei"*, erau în rada nordică a portului, frumos aliniate, în linie de şir, gata, complect armate şi vopsite, luciau sub razele soarelui cu formele lor elegante şi uşoare...

Păstrez încă vie în memorie, plăcerea deosebită ce am simţit, privind în special vasele *„România"* şi *„Regele Carol"*.

In această perioadă ante-revoluţionară, flota rusă în general cât şi portul, făcea o impresie foarte bună.

Flota, sub comanda Amiralului Colceag, era bine organizată.

Oraşul Sevastopol, era guvernat de către Amiralul Vesiolchin, personagiu bine cunoscut pe Dunăre în timpul războiului, om energic, care reuşise să imprime oraşului ordine şi disciplină perfectă,

Contrastul mai mult de cât izbitor, dintre mizeriile vieţii de luptător pe front, şi viaţa ordonată ce se desfăşura în faţa ochilor mei, m'au făcut să cred că oraşul îşi duce viaţa sa cotidiană într'un mod obişnuit, dar în curând fu-i desminţit de impresiile mai mult decât dureroase ce aveam să culeg.

Odată intrat în cercul intim al familiei şi prietenilor, am constatat că starea sufletească a poporului era cu totul alta...

...Ferbea ceva ascuns în inimele tuturora...

Fiecare purta în suflet o cantitate mai mare sau mai mică de dinamită, ce nu aştepta decât doar scânteia şi momentul prielnic, care permiţând şi uşurând explozia, să azvârle toată ordinea existentă în haos...

Pretutindeni se manifestau tendinţe ascunse revoluţionare !

...Mi-am adus aminte atunci de bieţii ostaşi aflători pe front, de

stoicismul lor sacru ce-l puneau pentru îndeplinirea sfintei lor datorii,ostaşi cu sufletul străin de tendinţele şi proporţiile vulcanului ce începea să mijească în spatele frontului.

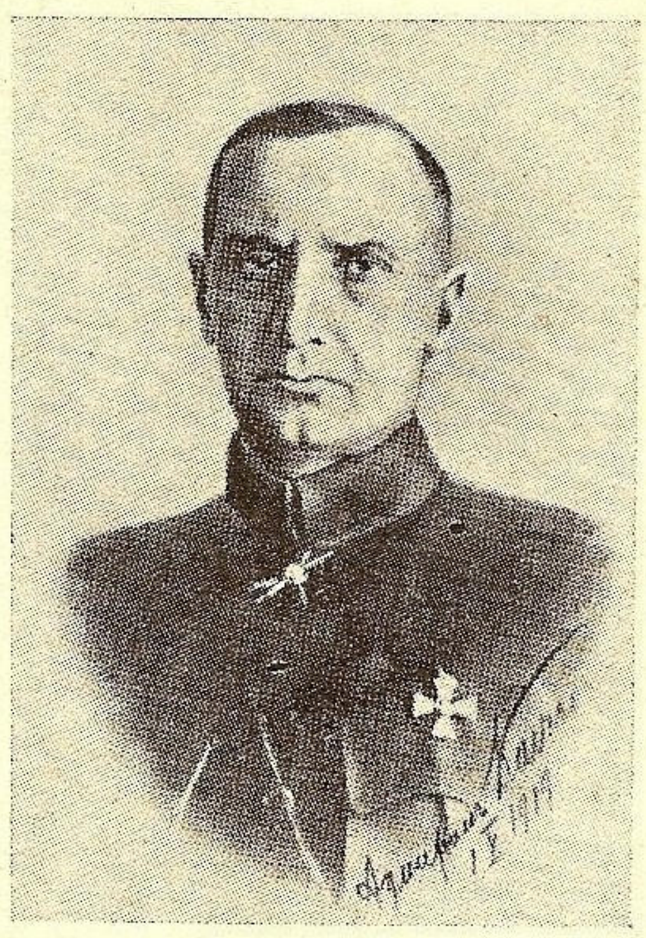
Groaznicele evenimente bănuite n'au întârziat mult până să apară.

La 27 Februarie 1917 fu primul sughiţ de moarte a vechii alcătuiri, şi fizionomia noului stat rus începu să apară.

In acea zi trenurile n'au mai sosit din Petrograd şi s'au suspendat toate comunicaţiile de poştă, telegraf şi telefon.

In ziua de 1 Martie, vânzători de ziare împânziră cu ediţiile lor speciale tot oraşul, anunţând cu vocile lor stridente abdicarea Impăratului şi formarea guvernului provizoriu.

Vestea aceasta căzuse ca trăsnetul în rândurile ofiţerilor, producând nedumeriri asupra ideilor noi socialiste, ce se ridicau ameninţătoare, cu tendinţi de a schimba felul vieţii de până atunci, bazată pe dragoste de tron şi patrie.



Amiralul Kolciag.

...N'am să descriu detaliat, mersul evenimentelor revoluţionare în marina din Marea Neagră, deja descrise de mai mulţi, însă nu pot trece sub tăcere, rolul deosebit de frumos al Amiralului Colciag, care în momentul acela grav, a înţeles pericolul evenimentelor ne faste, salvând situaţia care ar fi putut deveni tragică dela început.

El a ordonat ca armata de uscat şi marina să depună jurământ guvernului provizoriu, cu tot ceremonialul obşinuit.

Până la mijlocul lunei Martie, viaţa zilnică şi-a păstrat mersul ei calm, ne deosebindu-se cu nimic de cea de mai înainte.

Furia revoluţiei la noi părea că a trecut fără sânge, în timp ce ştirile ce soseau din marea Baltică zugrăveau excese teribile ce apăreau în închipuirea noastră cu totul fantastice.

Din nenorocire, această stare de lucruri, relativ normală, n'a durat mult...

Din Petrograd a sosit reprezentantul Dumei, lucrătorul Tuleacov, spre a verifica cum sunt aplicate directivele revoluţionare în marină.

El a înfiinţat *„Ţentro-Flot"* [1]), discreditând şi anihilând prin aceasta puterea comandantului flotei şi comandantului cetăţei. Aceşti comandanţi erau nevoiţi să se supună, fără şovăire, unor inovaţii curioase.

Scene ridicole şi tragi-comice s'au putut vedea în acele zile.

...Amiralul Vesiolchin însoţind pe lucrătorul Tuleacov, şezând în locul din stânga în automobil, purtând pe lângă semnele imperiale câte o respectabilă funtă roşie, în forma de rossetă, pe reverul mantalei de amiral, fapt ce contrasta izbitor cu restul ţinutei...

Tuleacov a fost însă prima rândunică cu instincte de corb ce şi-a făcut intrarea în Sevastopol.

După el şi-au apărut roiuri de indivizi suspecţi şi cu totul necunoscuţi, care veneau cu un singur scop: de a propaga şi întări revoluţia.

A apărut atunci la suprafaţă din masa înveninată de noua doctrină, un oare care Praporşcic Sofonow, care în fruntea mulţimei de răsculaţi, s'a dus la locuinţa Amiralului Vesiolchin somându-l să-şi scoată epoleţii de Contra-Amiral cu cifra Imperială.

Amiralul eşind în balconul casei sale, şi-a rupt singur epoleţii. Acelaş gest a fost apoi repetat de toţi ofiţerii, care-şi acoperiau emblemele de pe şepcile lor cu fâşii de pânză roşie.

Cei cari se împotriveau, erau acostaţi pe stradă, li se vopsea cu roşu însemnele de pe şepci, operaţie brutală la care toţi se supuneau fără cârtire, orice împotrivire ar fi însemnat moartea.

Astfel fiind pregătite şi întărâtate massele, pe zi ce trecea deveneau tot mai obraznice şi mai bestiale în manifestările lor; căutau orice prilej ca să se terorizeze ofiţerii, până au ajuns în cele din urmă la complecta dezarmare a corpului ofiţeresc.

Toate acestea nu au fost făcute de cât cu scopul de a compromite şi dezonora complect pe ofiţeri, întru cât, drept judecând, ce-ar fi putut face 30 ofiţeri, de pe un cuirasat de linie, contra 1000 oameni din echipaj care posedau arme şi muniţii.

Numai două persoane nu s'au supus acestor insultătoare dispoziţiuni: un tânăr sublocotenent de pe torpilorul *„Jachii"* care s'a împuşcat în momentul când i s'a cerut să predea stiletul, şi comandantul marinei, Amiralul Colciag. Gestul lui a fost măreţ şi pildă de bravadă.

...Când au sosit delegaţii sovietelor de soldaţi şi lucrători pe bordul quirasatului *„Gheorghii Pobiedonoseţi"*, pe care Amiralul îşi înălţase pavilionul său, şi au cerut predarea armelor, Amiralul foarte calm, s'a dus în cabina sa şi întorcându-se pe punte cu sabia de Sf. Gheorghe şi stiletul a spus:

— „După căderea Port-Arturului, Japonezii respectând eroismul adversarului n'au cerut predarea armelor mele, şi voi veniţi să mi le cereţi... ei bine... nu vi le dau..." şi zicând aceste cuvinte, Amiralul îşi aruncă armele sale peste bord, în mare.

Delegaţii s'au întors la sovietul central şi, după o şedinţă furtunoasă de noapte, au decis arestarea Amiralului Colciag.

...Prea târziu însă, deoarece Amiralul, dându-şi seama de situaţie, a predat comanda flotei Contra-Amiralului Nemitz, plecând la Petrograd.

Flota a rămas ca şi decapitată...

DE PE CRUCIŞETORUL „PRUT" PE „REGELE CAROL"

Datorită numai hazardului, rolul meu în aceste penibile evenimente, era doar de simplu spectator, întru cât fiind în concediu nu aveam contact cu marinarii.

La câteva zile de revoluţie, folosindu-mă de faptul că fusesem în străinătate, cu care ocazie îmi procurasem o complectă garderobă de haine civile, am căutat să profit de acest fapt şi din proprie iniţiativă, deşi regulamentele militare opreau, pentru a fi ferit de orice privire şi nu a fi observat de masele răsculate, m'am îmbrăcat civil.

Im păstram calmul faţă de toţi, gestul meu dând de gândit doar camarazilor mei.

Aceştia îmi repetau veşnic aceeaşi observaţie:

„Dacă Amiralul află, vei fi arestat!".

Răspundeam tuturor amabil:

„Aşteptaţi puţin şi veţi face ca mine!".

---

[1]) *„Ţentro-Flot"*: comitet revoluţionar de marinari, ales pentru conducerea flotei.

Faptul nu întârzie să se producă, căci la începutul lunei Aprilie apăru un ordin al comandantului marinei, care permitea ofiţerilor portul hainelor civile.

In mijlocul atâtor evenimente încordate concediul meu luă sfârşit...

...Dela Dunăre ne veneau ştiri alarmante. Se accentua rezvrătirea şi la unităţile de acolo. Ca să nu mă întorc la post am aranjat transferarea mea în flota Mărei Negre, voind să fiu cât mai aproape de familie.

A sosit deci momentul, când trebuia să îmbrac şi eu noua uniformă impusă de Kerenschi.

M'am prezentat spre îmbarcare pe bordul crucişătorului *„Prut"* vas ce fusese tot crucişător în marina turcă, sub numele de *„Medjidie"*, capturat de ruşi în timpul războiului.

Crucişătorul era în reparaţie, operaţie ce era executată de maiştri englezi, şi fiind că posedam binişor această limbă, îndeplineam şi misiunea de translator. Vasul a fost legat la dana din „Corabienlaia-baia" lângă ateliere. N'avea echipajul complect, iar serviciul de bord aproape inexistent. Această ne simplifică foarte mult situaţia noastră de ofiţeri, petrecând cea mai mare parte a timpului în cabine, de unde eşeam doar în timpul meselor în careu.

Evenimentele însă, se desfăşurau cu repeziciune spre deslegări ce aveau să devină din ce în ce mai grele.

Echipajele sub presiunea tuturor provocărilor demoralizate, sufletele otrăvite, s'au dus să lupte cu un inamic închipuit care ş'ar fi luat poziţie în bazinul fluviului Don. Tema de luptă era de fapt un pretext, adevăratul motiv al acestor năvăliri de echipaje în interiorul ţării fiind jaful.

...Ajungând cu jafurile lor în comunele Cazacilor de Don, ei au întâmpinat aici o rezistenţă aşa de mare, în cât rezultatul a fost ridicol şi dezastruos.

Cea mai mare parte din ei „dau bir cu fugiţii", iar cei luaţi ca prizonieri au fost bătuţi într'un mod ruşinos chiar de femeile cazacilor.

In a doua decadă a lunei Decembrie, aceşti „bravi" luptători s'au întors la Sevastopol. unde şi-au revărsat asupra ofiţerilor tot potopul lor de ură şi mânie, din cauza ruşinei suferite.

O parte din echipajul vasului *„Prut"*, mai mult „revoluţionari conştiincioşi", cum se complăceau a se intitula, întorcându-se pe crucişător au ţinut un meeting, la care s'a decis: „debarcarea tuturor ofiţerilor în cazarmele depe uscat".

N'au lăsat la bord decât un singur praporşcic, nu de mult recrutat din marinari, om lipsit de scrupule şi simţul onoarei, şi care luase parte cu ei în luptele ruşinoase de pe Don.

Intâmplarea, că echipajul *„Prutului"* s'a întors mai devreme, grăbindu-se cu meetingul, a fost o mântuire pentru noi, întru cât echipajele celorlalte vase, care s'au întors în ziua următoare, au arestat vreo 30 ofiţeri, în frunte cu comandantul şef al Porturilor din Marea Neagră, Vice-Amiral Novitzchi, şi preşedintele Curţii Marţiale Navale, Generalul Chetriţz.

Echipajul distrugătorului *„Gadgibei"*, nu s'a mulţumit numai cu arestarea: a fost împuşcat pe loc modestul şi simpaticul locotenent Bogdanov, pentru simplul motiv că sfătuia echipajul să nu asculte de provocătorii înveninaţi.

Perspectiva ce aveam de a fi dus în cazarma de uscat, unde echipajul nu era decât o ceată de bandiţi, nu-mi surâdea de loc....

...Se ştia, că acolo se petrec scene de umiliri şi batjocorire revoltătoare!...

Tot ce era ofiţer era supus la vecsaţiuni triviale, şi modul de traiu constituia cea mai dureroasă umilire.

...Erau siliţi să meargă la curăţatul cartofilor în bucătărie, puşi să spele closetele.... şi alte însărcinări cu totul incompatibile cu titlul, ocupaţiunea, creşterea şi chiar cu bunul simţ.

...Gândul că toate acestea mizerii trebue să le suport m'am decis de a face tot ce-mi sta în putinţă să evit tortura.

Am recurs atunci la unul din cunoscuţii mei, Căpitanul Comandor Vinocrov, Comandant în acea vreme pe bordul vasului *„Regele Carol"*.

M'am prezentat pe crucişător, luându-mi şi toate actele necesare prezentării în cazarma de la uscat, iar comitetului [1]) de pe crucişător", s'au dat explicaţii că „sunt numit la bord".

In noaptea în care crucişătorul a plecat spre Trebizunda cei treizeci ofiţeri arestaţi, la uscat — după o anchetare făcută de formă — au fost scoşi din închisoare şi, în frunte cu Amiralul Novitchi, au fost împuşcaţi în apropiere de localitate Malacov Curgan.

Plecarea mea neaşteptată din Sevastopol, a făcut pe toţi prietenii şi cunoscuţii mei să creadă că am căzut şi eu victima asasinatelor din acea noapte sângeroasă.

Din echipajul *„Regelui Carol"* un sfert erau Români, iar restul Ruşi, numiţi încă înainte de revoluţie, fiind debarcaţi de pe diferite vase.

Păreau comparativ, destul de liniştiţi şi aceasta poate datorită mai mult faptului, că vasul a fost mereu în călătorii fiind trimis de Ţentro-flot când la Batum, când la Novorosisc.

La începutul războiului, crucişătorul *„Regele Carol"* eşea cu toată escadra îndreptându-se spre ţărmul Turcesc, luând partea activă în lupte, contra inamicului.

Repartizaţi la Trebizunda, eram la dispoziţia „Armotvod"-ului comitet ce se ocupa cu retragerea armatelor din Asia-minoră, de sub Erzerum şi din alte localităţi, biruite de brava armata Caucaziană.

— „Pacea fără anexări şi contribuţii" — lozincă aruncată în masse de Lenin, a răzvrătit complet splendida armata Caucaziană, care ca o turmă de oi, a început să se retragă spre vechile graniţe ruseşti.

Cea mai parte din ei, veneau la Trebizonda, de unde ştiau că pot trece mai uşor cu ajutorul vaselor la Novorosiisc.

La aceste transbordări au luat parte câteva vase comerciale mobilizate şi în special crucişătoarele *„Regele Carol"*, *„Impăratul Traian"*, *„Dacia"* şi *„România"*.

Toate acestea 4 vase, au avut aproape tot personalul mecanic românesc, personal ce s'a ţinut în rezervă faţă de activitatea revoluţionară.

Vasele fiind alimentate cu păcură, n'au avut greutăţi pentru a îmbarca acest combustibil, întru cât cea mai mare parte a vaselor din flota Mărei Negre, întrebuinţau drept combustibil cărbuni, şi n'au putut să easă la mare, deoarece echipajele refuzau încărcarea cărbunilor.

Pe *„Regele Carol"* funcţiona, ca şi pe celelalte vase, comitetul politic, care avea depline puteri, rolul comandantului reducându-se numai la conducerea vasului.

Comandantul era de un temperament moale şi prea supus, impasibil şi indiferent la tot ceeace se petrecea în jurul său, în timp ce în comitet figurau, spre norocul nostru, doi, trei marinari mai de omenie, fapt ce a făcut ca viaţa noastră să se scurgă în acest interval de timp relatif calmă.

Numai un singur ofiţer, [2]) locotenent de Amiralitate, trecut din armată, figura ca membru în comitet, ofiţer, ce spre nenorocul nostru, a fost cel mai puţin simpatic şi cel mai vitreg.

Voind a acapara toată puterea pentru el, a căuta tot timpul să provoace conflicte între ofiţeri şi marinari, aţâţând pe unii contra altora; purtarea sa era extrem de instigatorie.

El a fost îmbarcat pe crucişător împreună cu soţia sa.

Ţinea cuvântări revoluţionare la toate meetingurile, căutând să-şi impună autoritatea.

(va urma)

---

[1]) Fiecare vas avea un comitet care se bucura de depline puteri.

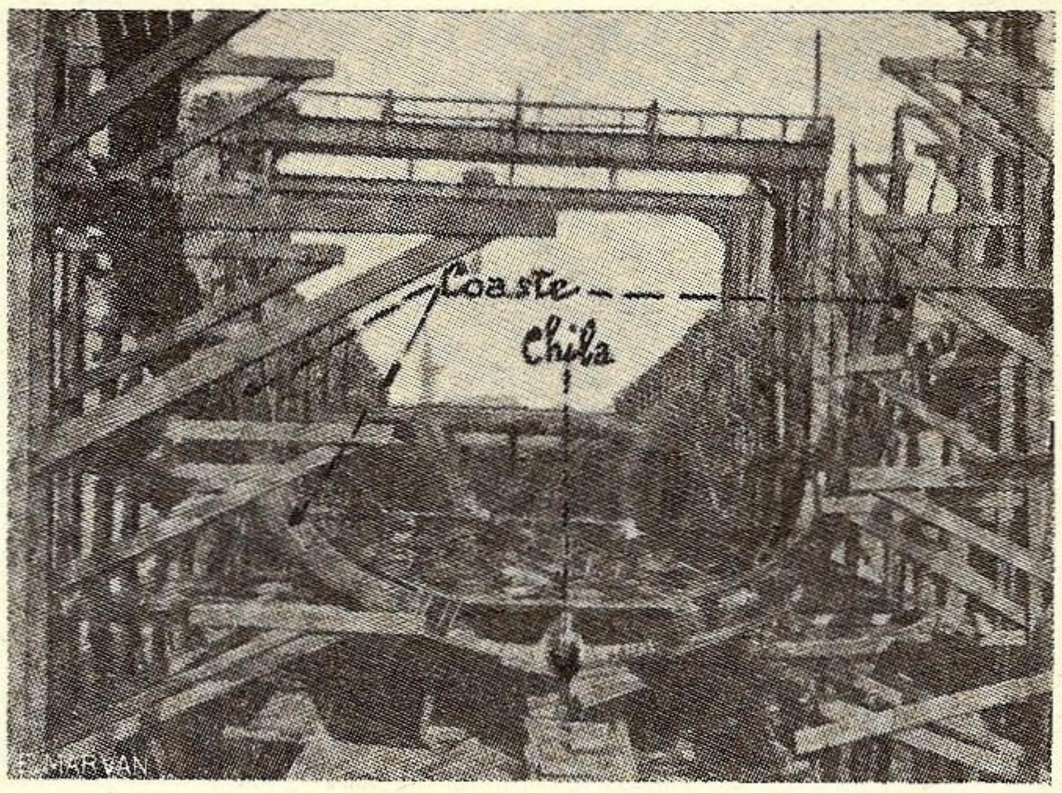
[2]) Corp compus din ofiţerii transferaţi din armata de pe uscat pentru instrucţia militară.

DIN ENCICLOPEDIA MĂRII

POVESTEA NAVIGAŢIEI

de Amiral C. BUHOLTZER

3. *Construcţia unei Nave.* — Ca o navă să fie rezistentă trebue să aibă măcar o piesă din o singură bucată, sau din bucăţi mari formând ca şi una singură. Ea se numeşte *„chilă"* şi este piesa care se aşează la fundul şi la mijlocul navei în afară, în tot lungul ei. In *„Şantierul de construcţie"* aceasta e cea dintâi piesă care se pune pe *cala de construcţie. Cala* e un plan înclinat, la uscat unde se construeşte nava, şi de unde va trebui să alunece, când terminându-i-se corpul plutitor va trebui să fie dată la apă sau *lansată.* Pe *chilă* se aşează *coastele* sau *cuplurile.* Acestea se leagă între ele cu



Vas în constrncţie.

alte piese. Piesa care leagă în lungul navei, în interiorul ei, toate coastele se numeşte *carlingă.* Se pune o *carlingă* la mijloc în lung şi câte una lateral. *Prova* şi *pupa* sunt părţile dinainte şi dinapoi ale unei nave.

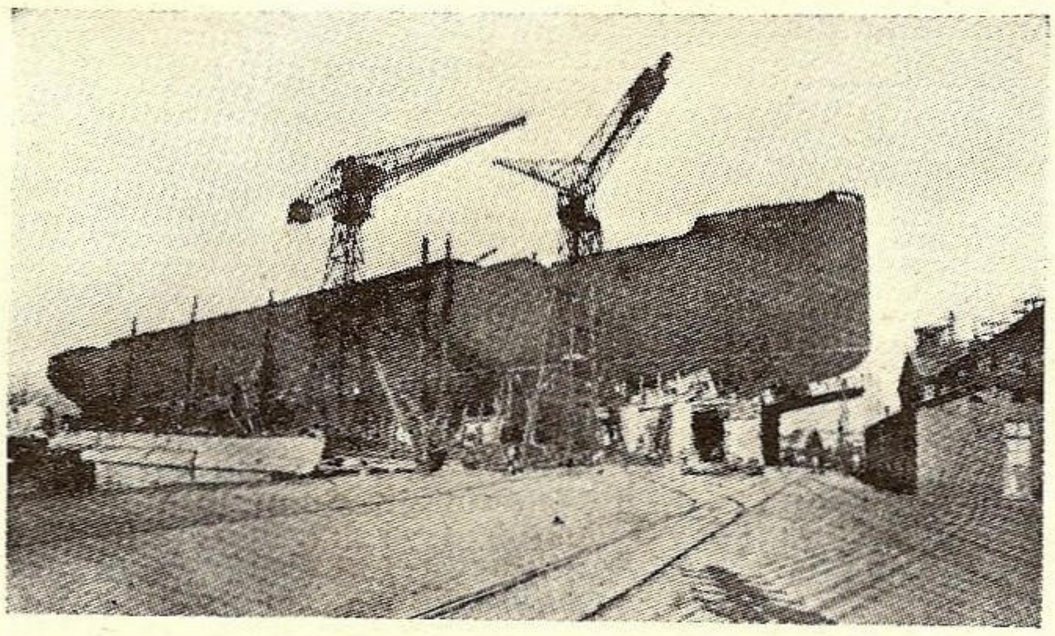
Navele vechi de luptă, cu pânze, aveau câteva sute de tunuri, puse în borduri sub punte. Locul acesta închis se numea de francezi *„batrie"* (sau baterie).

Cuvântul era scris pe un perete din un bord în altul, astfel: *„Ba-trie".* Silaba *„Ba"* venea în *stânga* când citeai uitându-te spre prova navei şi *„trie"* era în *dreapta.* De aci a rămas cuvântul de *ba-bord* sau *bordul din stânga* şi *tri-bord* sau *bordul din dreapta* navei. Englezii spun bordului din dreapta al navei *starboard* şi explicaţia care o dau ei, este că altă dată cârma nu era la mijloc, ci se ţinea cu o ramă mare în partea dreaptă. Ori pe englezeşte a *cârmi* înseamnă *to steer* şi de aci ei deduc că bordul unde era altă dată cârma se numeşte *starboard* căci era bordul cârmuirei sau *to steer.* Se vede deci cum fiecare naţiune caută să-şi explice diferite numiri date în technica navei.

Peste *grinzile* care leagă partea de sus a *coastelor* se pune *puntea* sub care diferitele *compartimente* se destină maaşinilor, magaziilor şi locuinţelor. Locuinţa marinarilor e de obicei la prova şi se numeşte *postul echipajului,* căci toţi marinarii la un loc, se numeşte *echipaj.* Ofiţerii au *cabine* pentru dormit şi pentru lucrat, iar masa o iau în comun în o sală mare sau în *careu.* Ca să poată cineva dormi la bordul unei nave, trebue să se obişnuiască cu pasul marinarilor de serviciu şi cu toate sgomotele navei. Chiar schimbarea de pe o navă pe alta, cere obişnuinţă dacă nu pentru odihnă cel puţin pentru a nu te împiedica de diferite obiecte pe care nu ai obişnuinţa să le fereşti mai ales pe întuneric. Străinilor, cari se împiedică de orice lucruri de la bord, li se zice în limbajul mari-

năresc *„elefanţi".* Lumina vine la locuinţe prin ferestre laterale, rotunde, şi prin deschideri cu geamuri sus în punte sau *spiraiuri.* Dacă pe punte se mai fac alte două punţi, una la prova şi alta la pupa, acestea sunt *teuga* şi *duneta.* O altă punte îngustă, mai spre mijloc şi mai înaltă, având şi cabine, se numeşte *puntea de comandă.* Acolo e şi *camera de hărţi* şi *camera cârmei* de unde marinarul *(timonier)* ţine cârma sau *timonia.*

Cârma se mişcă prin o roată legată prin lanţuri de transmisiune cu cârma dela pupa. Tot sus, cam la aceiaş înălţime cu puntea de comandă, sunt ridicate şi bărcile pe *gruele lor* de ridicare. Nava se ancorează prin ancoră legată de fundul navei în interior prin un lanţ care iese prin o *nară* sus aproape de prova. La pupa nava poartă *pavilionul naţional* sau culorile ţărei. In marinele streine când o navă poartă numele unei provincii sau unui oraş, pavilionul e dat în dar de doamnele de acolo. Cu el se evoacă o provincie întreagă, a căror doamne cu un gest înduioşător au brodat cu mâinele lor pavilionul, care în toate dimineţile la răsăritul soarelui Soarelui, în sunetul goarnelor şi al tobelor se urcă fluturând la pupa navei. O navă se leagă la cheu de *babalele* cheului, nişte bucăţi mari de fontă, înfipte în piatră. Legătura se face prin *parâme* sau frânghii împletite de cânepă groasă. Nava intră în apă un număr oarecare de metri, care se numeşte *pescajul navei* sau *cât calcă nava.* Linia pe care o desenează apa pe bordajul exterior se numeşte *linia de plutire.* Când se lansează o navă de pe *cala de construcţie* se tae legăturile care o reţin acolo. In alte timpuri aparatele de reţinere erau la prova şi ca să se lanseze nava, se făceau pe cală nişte găuri în care intrau oamenii ce trebuiau să tae legăturile. Imediat ce nava începea să alunece, aceşti oameni se ascundeau în groapă iar nava trecea peste ei. Pentrucă se întâmpiau accidente, oamenii întrebuinţaţi erau din acei condamnaţi şi de scăpau erau graţiaţi. Lansarea se face acum numai pe la pupa şi deci fără pericol. In clipa lansărei se face şi *botezul navei* adică i se dă cu solemnitate numele ce-l va purta. Iată cum descrie Alphonse Esquiros, o lansare pe Tamisa în timpuri mai de demult:

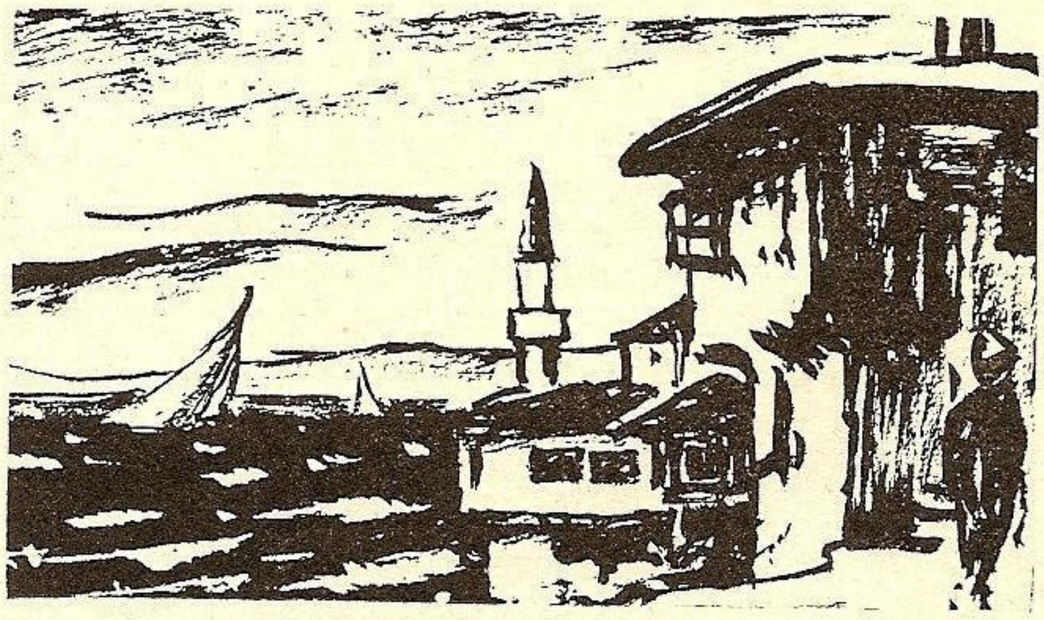


Lansarea unui vas.

„Azistam în 1863 la darea la apă a ultimei nave de răsboi, construită din lemn la Wolnich. Uriaşul se odihnea în leagănul său, căci ce nume poţi da unui bazin de piatră fără apă, dublat cu stejar şi acoperit peste tot cu sticlă, în formă de boltă? Aproape trei sute de persoane, bărbaţi şi femei, erau chemaţi să ia parte la această ceremonie nautică...

Muzicanţii cântau de o oră naşterea acestui nou copil al marinei Britanice...

LITERATURĂ



Dionysopolis
(Balcicul)

„La fondation de Dionysopolis, dont on ignore la date, est due aux navigateurs grecs".

O. TAFRALI

Priviți acum Balcicul ! In timpuri milenare
— Un secol înainte de era lui Christos —
Era ce e și astăzi : un mândru port la mare ,
Ca și Callatis, Tomis, Odessos și Istros.

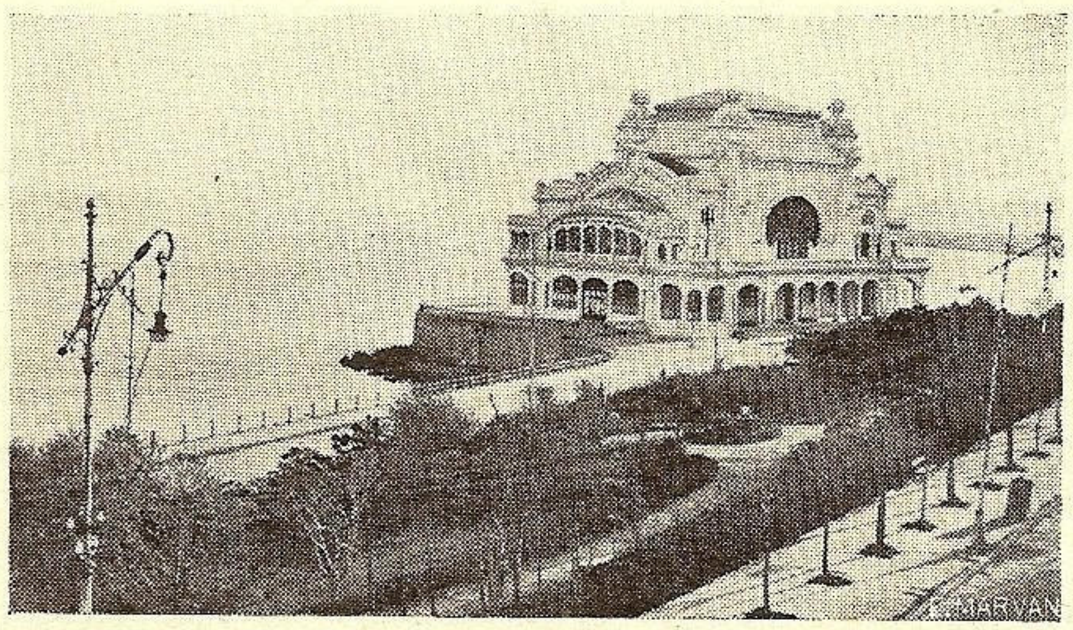
Erau aceste porturi de vechii greci fundate,
Pe coasta locuită de Sciți, Crobyzi și Traci,
Ce-aveau pe-atunci un rege, vestitul Mithridate,
Rival cu Buerebista, ce stăpânea pe Daci.

Și a venit apoi, din Roma 'nvingătoare
Licinius cu multe și aprigi legiuni,
Ce, supunând pe toate barbarele popoare,
A'ntins al Romei sceptru pe-aceste regiuni.

Sub stăpânirea dulce a Romei cea bătrână
A înflorit Balcicul în fiecare an...
Și secoli, după secoli, trecut-au astfel până
A început ruina Imperiului — roman.

Acropole de astăzi, coloane și morminte,
Relicvele găsite în orice săpături,
Sunt urmele rămase, aducătoare-aminte
De-aceste ale vremii minuscule frânturi !

IOAN PLUTAȘU



In fața mărei

Ce nestatornică și verde e larga 'ntindere de ape,
Când o privim de pe terasă sub vioriul înserării...
In ochii tăi sclipesc smaralde și'n ei, de caut mai aproape,
Eu văd răsfrântă toată taina și nestatornicia mărei.
Din larguri, valurile repezi trimet mireasma lor salină,
O pulbere de diamante e apa, când salută malul,
Iar sânul tău acum tresaltă cu-aceiaș năvălire lină
Și-acelaș ritm, pe care'l poartă, când lunecă pe plajă, valul...
Eu simt, când stăm tăcuți și singuri în fața apelor, că'n unde
Un suflet uriaș se sbate și nu e nimeni să-l priceapă,
Și înțeleg acum, iubito, că și în sânul tău s'ascunde
Un strop din sufletul ce mișcă pustiul nesfârșit de apă...
Și când cuprinși de'nfiorare, noi stăm îmbrățișați pe malul
Pe care s'au oprit atâția și au privit în largul zării —
Eu simt, strângându-te în brațe, că strâng nebun în brațe, valul.
Și sărutându-ți ochii umezi ,sărut nemărginirea mărei !

MIRCEA RĂDULESCU

La un moment dat nava se scutură, alunecă în lungul unei pante continui, dusă de propria greutate și aleargă să se arunce în Tamisa. Făcând drumul acesta, primise botezul cu o sticlă de vin, care fusese svârlită să se spargă de prova ei. Era momentul solemn. Apa împinsă violent, se agită ca și cum ar fi imitat marea și în strigăte de entusiasm marinarii ridicară pavilionul Marei Britanii, ale cărui cute fluturară maestos. După „ura" al mulțimei urmă o tăcere religioasă. Emoțiunea pe care o simt spectatorii unei lansări a unei nave de război, e fără îndoială cauzată de presimțirea pericolelor ce le are de întâlnit sau în care ea va pune pe altele. Ce destin va avea ? Va lua parte la vreo luptă navală ? Și contra cui ? Va fi victorioasă sau înfrântă ? Sau va avea norocul necunoscut al atâtor nave, cari construite în aceste din urmă timpuri cu atâta cheltuială, nu au văzut niciodată focul și abia au atins marea ? In acest timp nava lansată pe Tamisa spumegândă, se opri deodată ca o greutate inertă. Nu avea nici catarge nici vele și după cum spuse un marinar, acest copil mare al Marinei Engleze nu știa încă să se servească de membrele sale". Aci se termină descrierea lui Esquiros.

Când nava a fost complet sfârșită e scoasă din port cu un echipaj special de mecanici și fochiști și i se face probele de bun mers și de iuțeală ; pe o bază bine măsurată, de exemplu între două porturi. Ținând seama de timpul mers pe distanța cunoscută, se deduce iuțeala. După terminarea probelor se face *recepția* sau *primirea ei* de către proprietar. Marile *„companii de navigație"* nu țin în serviciu o navă mai mult de 10—15 ani, când o vând altor societăți mai mici, a căror clientelă e mai puțin pretențioasă în ceiace privește iuțeala, căci o navă prin îmbătrânire perde mai mult din iuțeală, decât se demodează sau se slăbește.

Când o navă s'a învechit de tot, se scoate pe uscat, se desface, și ferăria veche se întoarce (prin cumpărare) la uzinele metalurgice de unde ese din nou sub forma de table și grinzi. Aceasta e viața și moartea naturală precum și reînvierea sub altă formă a unei nave de fer. . dacă nu s'a perdut în mare.

I N A M I C I I

(nuvelă)

de Von-Kub

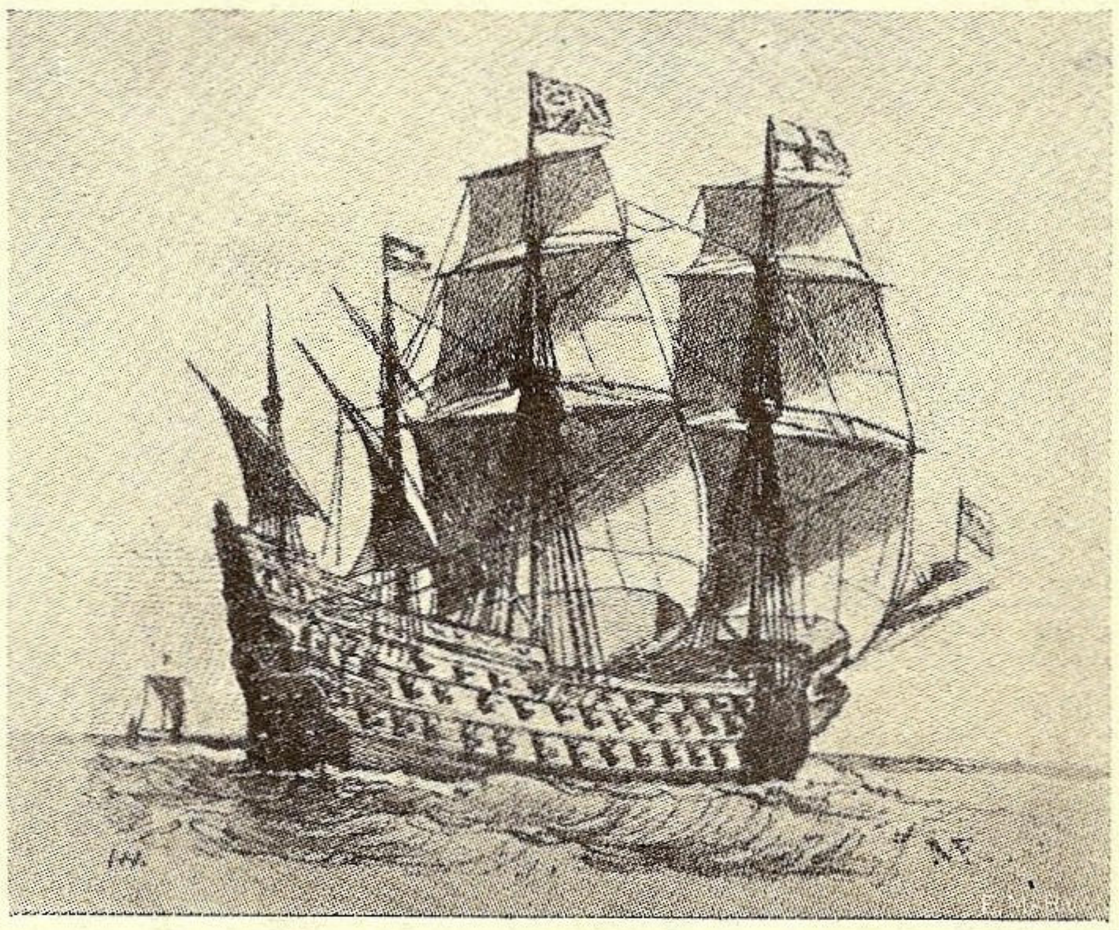
Măsurat şi lin, ca răsuflarea unui om obosit, care s'a uitat într'un somn adânc şi întăritor, se ridică şi se lasă, pe întinderea albastră a Mediteranei, hulă lungă, potolită alunecând tot mai departe spre West, spre Ocean.

Măsurat şi liniştit, conformându-se mişcărilor ei, se ridică şi se lasă jos un vas de războiu, mare şi greu. o corabie cu zeci de pânze întinse, o fortăreaţă plutitoare cu două linii de tunuri pe punţi suprapuse.

O piramidă de vele albe, cari ajung aproape până la apă, sunt abia umflate de vântul uşor din pupă...

Şi la fiecare dată, când velele pierd vântul, cu o pocnitură surdă se lovesc de catarge, iar acest sgomot sec răsună dureros în inimele echipajului.

Un singur dor trăeşte neîncetat în sufletele tuturor: „înainte, mereu înainte, să trecem cât mai repede această zonă de întâlniri probabile".



Vasul Providenţa.

Ce este asta? Decădere sufletească a învinşilor? Frică de un inamic mai tare? — Nu! Nu multe zile trecură de când ei luptară unul contra patru, şi deşi au fost învinşi, sunt gata de a se măsura din nou cu inamicul.

Şi ochiul pătrunzător al marinarului căta lung la corpul vasului şi la arboradă pe urmele obuselor inamice, primite în luptă deschisă...

Nu, ei nu au nevoie să se obişnuiască cu vuetul tunurilor, cu moartea, care-i pândeşte din toate părţile...

— „Dar nu, acum ei trebue să evite întâlnirea cu inamicul!". Insărcinarea lor este alta: a se strecura repede şi nevăzuţi printre escadrele inamice şi a aduce în Patria lor îndepărtată un caric preţios încredinţat lor, ca un semn de distincţie. Instrucţiunile amiralului primite înainte de plecare, spuneau clar şi scurt: „sau a răzbate — sau a pieri împrecul cu caricul".

Şi pe feţele tuturor stă scrisă hotărârea fermă: „să moară — dar să nu dea nimic".

Un vas ciudat! Flamură de repaos e încă ridicată, dar la prova, nu s'aud nici cântece, nici larma sgomotoasă a mateloţilor, nici poveşti fără de sfârşit ale bătrânilor despre călătorii şi lupte trecute... Chiar înjurăturile virtuoase ale şefului de echipajiu, care nu cunoaşte pe nici un egal în acest gen de elocvenţă, mureau, neavând timp de a sbura dedesubtul mustăţilor lui cărunte şi îngălbenite de tutun... Peste tot tăcere, feţele posomorâte, dinţii încleştaţi dârzi...

La pic, cu răsuflarea slabă de vânt când se desfăşură, când se atârnă în jos fără forţă — pus la bernă [1]) pavilionul tricolor al Provinciilor Unite.

Şi privirele echipajului, parcă fermecate, tot mereu se întorc când spre el, când spre uşa cabinei comandantului, acoperită în întregime cu stofe negre şi grele, lângă care s'au înţepenit doi soldaţi cu lancea de abordaj în mână.

Inapoia acestei uşe, într'o urnă masivă de argint, odihneşte pe vecie inima lui Mihail Adrian Van-Ruyter, cel mai mare dintre voevozii pe apă, inimă care toată viaţa a palpitat numai pentru Patrie şi care este oprită acuma pe vesnicie de un glonţ vrăjmaş...

Şi acest vas, — cel mai bun „pânzar" — a fost ales pentru însărcinarea periculoasă şi onorifică: a aduce această relicvă preţioasă pentru a fi îngropată în pământul strămoşesc, — sau, dacă soarta va fi îndărătnică, să se scufunde cu ea în valurile albastre şi mângâetoare....

— „O velă la N N W" — s'auzi neaşteptat vocea tulburată a omului de veghe din gabie şi înainte ca corpolentul comandor Van Ostade să ridice luneta, s'auzi din nou, — „două, trei,... cinci, şapte vele".

Comandantul, fixând luneta la ochii, a încordat toată atenţiunea sa în punctul arătat al orizontului, unde, ca nişte pescăruşi albi, abea se distingeau velele — vestitoare de moarte apropiată şi inevitabilă.

— „Aşa este, Martens" — a spuse el printre dinţi, întorcându-se spre ofiţerul secund — „sunt trei vase de linie, şi patru fregate, toate mai bune „pânzare" de cât noi şi afară de asta, abea acuma eşite din docurile Tulonului... Nu putem să evităm întâlnirea"...

— Adunaţi echipajul pe punte" — adaogă el după o pauză...

Un ordin scurt al ofiţerului secund, urmat de trilul sifleiei [1]) şefului de echipagiu, tropăitul picioarelor desculţe şi din nou tăcere mormântală.

Sutele de ochi ale echipajului, îngrămădit pe punte, au încremenit în faţa comandantului. Comandor Van-Ostade scoase pălăria sa cu borurile largi, cusută împrejur cu un galon de aur, trase cu mâna peste frunte şi se rezemă pe balustradă.

— „Băeţi, — în marina Alteţei Sale — a Marelui Tăcut, — mai mult se face, decât se vorbeşte... Nu aşteptaţi nici de la mine o predică lungă. Ţineţi minte numai un singur lucru: inima amiralului este cu noi şi n'o vom preda în mâinele inamicului — apoi vocea comandorului se întrerupse de emoţie — „nici vii, nici morţi... La posturile voastre, la posturile de luptă... Tambur?"..

Răsună înăbuşit darabana, cântă ascuţit, sifleele... pentru câteva minute s'auzi tropăitul, scârţiitul macaralelor, sgomotul lanţurilor... şi din nou s'a făcut tăcere ca în mormânt.

— „Incercaţi, să ieşiţi cu vasul în vânt" — ordonase comandantul, fixând mereu velele francezilor în luneta sa lungă — poate vom avea norocul să scăpăm, prelungind urmărirea, până în

---

[1]) semn de doliu pe o navă.

[1]) Un fluer ce servă pentru semnale la navele de războiu.

amurg, şi atunci, schimbând brusc drumul". Şi tăcu din nou, lipindu-se de lunetă.

Câteva comenzi scurte ale secundului, trilurile sifleilor şi sgomotul specific al parâmelor, velelor şi macaralelor a întrerupt pentru câteva clipe tăcerea apăsătoare.

Cât ai clipi din ochi au fost scoborâte velele suplimentare şi vasul făcând o elegantă voltă în vânt, s'a înclinat puţin spre tribord şi a luat drumul cel nou. Patru timonieri voinici din nou s'au înţepenit la mânerile grele ale roţii cârmei.

— „Bună manevră, Martens, dar" — adăogase comandantul, întinzând mâna secundului său — „probabil şi ultima pe care noi o mai facem pe comanda acestui vechiu şi bun, vas al nostru".

— „Francezii de asemenea vin în vânt, nu este nici un dubiu !"...

Minutele chinuitoare curg grele... Pescăruşii albi de pe orizont s'au prefăcut deja de mult în o armonioasă linie de şir de vase mari, pline de vele. Deja cu ochiul liber se putea distinge pavilioanele albe cu crinii de aur ce fâlfâiau mândre la picuri, se putea număra sabordurile deschise ale tunurilor... O sută şaptezeci de guri de foc aşteptau semnalul să bombardeze vasul singuratec sub pavilionul tricolor.

— „Primul vas din linie e sub pavilionul contra-amiralului, domnule Comandant" — a raportat ofiţerul de cart.

— „Prea multă onoare" — a mărâit Van Ostade — „Ochirea în arboradă" — a ordonat el.

S'auzi sgomotul penelor, căzute din locaşurile lor, şi 32 de ţevi de aramă din tribord s'au ridicat în sus, parcă vroind să distingă mai bine linia vaselor protivnicului.

— „E ciudat, dece ei până acuma n'au deschis focul" — gândea Van Ostade — „francezilor le plac să arunce loviturile în vânt"...

— „D-le Comandant" — l'a trezit din adâncul gândurilor sale, vocea ofiţerului secund. — „Francezii s'au pus în pană. [1])

— „In pană ? şi aceasta în momentul, când ei, ieşind în vânt, câştigase complect situaţia"... D-ta visezi poate, Martens !".

— „Nu, nu — uitaţi-vă" — a insistat secundul.

Intr'adevăr, vasele escadrei franceze unul după altul, veneau în vânt şi se puneau în pană. In curând toată linia lor s'a oprit, legănându-se uşor cu hulă, care se calmase aproape de tot.

— „Pavilionul parlamentar la arborele mic al amiralului !".

— „Ce dracu ?" înjură în sine Van Ostade — „ce, oare acest „musiu" crede că voi accepta să mă predau ? !... — strânse cu putere pumnii săi grei şi un zâmbet provocator trecu un moment pe faţa sa întunecată.

— „Să ridice răspunsul, să vedem ce vrea de la noi acest dansator din Versailles".

— „Francezii lasă barca la apă... s'a sunat gardă la scară... a ieşit un grup de ofiţeri... au plecat.... Amiralul în barcă ! — a terminat raportul Martens, care s'a uitat tot timpul cu lunetă.

— „Faceţi manevra, Martens ! In derivă... gardă de onoare la scară !" —a dat ordin comandantul, scoborând pe scară îngustă pe punte principală — „Să arătăm acestor domni, că bătrâna Olandă, ştie şi ea obiceiurile din lumea mare".

Ajustând eşarpa sa portocalie-albastră, şi potrivind gulerul de dantelă destul de mototolit, comandantul s'a oprit la câţiva paşi de scară, rezemându-se cu mâna stângă pe mânerul spadei grele şi răsucindu-şi cu dreapta, barbişonul cărunt şi ascuţit...

Peste bord s'auzi comandă şefului de barcă, pocnirea ramelor ridicate în sus, cângi se agăţară de copastie...

Asupra balustradei a apărut tricornul galonat... Tamburul a început bărăbănitul armonios, susţinut din toate forţele de băeţandri-flautişti. Pe punte a sărit uşor un ofiţer, încă tânăr... Tunică cusută bogat cu fire de aur, panglică lată a cordonului decoraţiei Sft. Duh apărea sub jaboul de dantelă, — toate arătau gradul înalt al noului venit. După amiral au urmat câţiva ofiţeri.

In locul unui „dansator" răsfăţat, Van Ostade a văzut cu surpriză un om cu faţa înegrită de soare a marinarului, cu privirea deschisă şi în acelaş timp puternică ; mustăţi puţin cam sbârlite dădeau feţei lui asemănarea unui motan supărat.

— „Duquesnes — contră-amiralul escadrei domnului Ponant al armatelor navale a Majestăţiei Sale Ludovic al XIV, regele Franţei şi Navarei" — s'a prezentat el, făcând salutul ceremonios, atingând puntea cu pană albă a tricornului său.

— Van Ostade, comandantul vasului de linie „Providenţa" al provinciilor unite — a mărâit comandorul, strângând cu precauţiune degetele amiralului, cam „fragile" după părerea sa, şi a ridicat cu mirare sprincenele, simţind o forţă neaşteptată în această mână „de fetişcană".

— Nu greşesc, crezând, că d-stră vă este încredinţat un caric preţios şi trist ? — a continuat amiralul, arătând cu ochii la uşa decorată cu draperiile negre.

Amiralul Duquenes.

Faţa comandantului olandez s'înveneţit.

— „Nu sunt nici avocat, sucitor, nici predicator — jezuit" — a trântit el mutilând fără milă graiul franţuzesc — „şi, până când mi-a albit părul n'am învăţat să fac volte cu cuvinte. Da, după această uşă se odihneşte inima amiralului cel mare al nostru — acest caric preţios, pe care îl voiu preda Patriei, sau îl voiu arunca în aer împreună cu vasul meu"...

„Dar niciodată, auziţi, — niciodată mâna inamicului nu va îndrăzni să se atingă de el"...

Sufocat de emoţii şi de discursul cam lung pentru el, Van Ostade a rupt copcile gulerului său.

— Mingheer captein este agitat degeaba — pronunţă tânărul amiral în limba olandeză aproape corectă şi ca răspuns la privirea uimită şi întrebătoare a comandantului, adăogase — „că tânăr ofiţer am fost detaşat la marina D-tră şi am avut onorul de a lupta contra englezilor sub pavilionul defunctului amiral în o bătălie de patru zile".

„Marinarii, ori care ar fi culorile pavilionului lor, sunt obişnuiţi de a preţui bravura protivnicului şi pentru Marina Regală ar fi fost o jignire nemeritată de a admite gândul chiar, că cineva ar fi în stare să turbure odihna eroului mort".

---

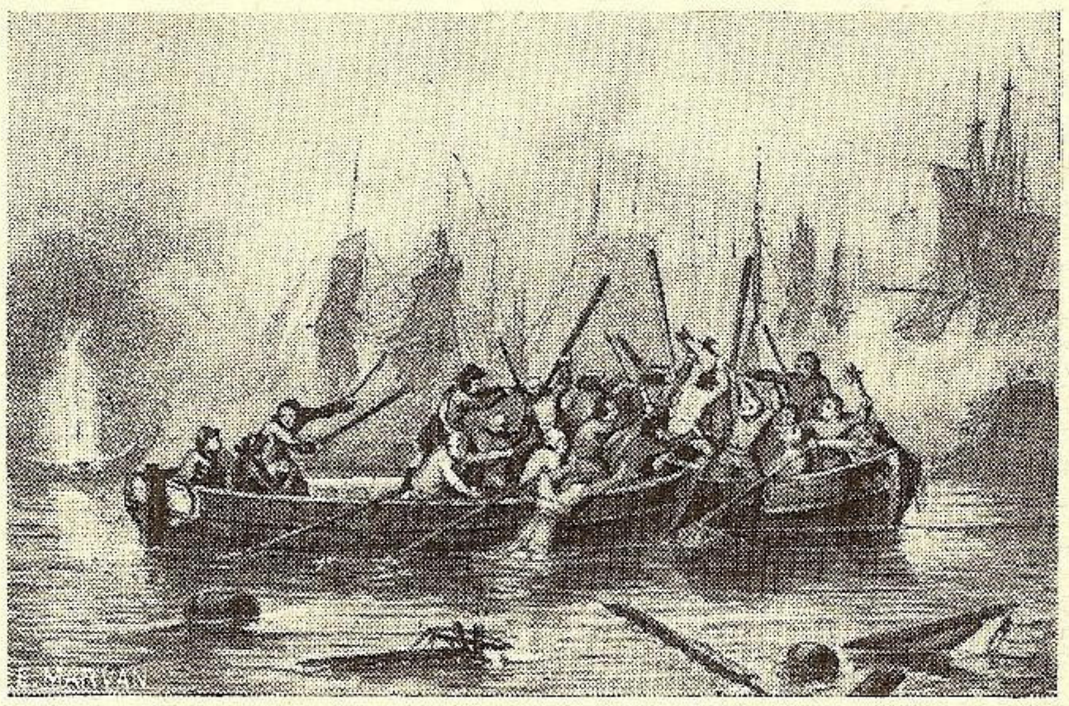
[1]) Poziţia ce ea un vas cu pânze pentru a neutraliza efecte vântului pe pânze pentru ca să stea pe loc.

— „Uitaţi-vă la aceasta, comandante" — a continuat amiralul, întinzând un pergament primit de la un ofiţer al suitei — „şi D-tră vă veţi convinge de adevărul cuvintelor mele".

Van Ostade luase documentul şi-l parcurse repede cu ochii, sărind peste cuvintele grele.

— „Noi, cu ajutorul lui Dumnezeu, Ludovic al XIV, Regele Franţiei şi a Navarei... armatelor noastre general Locotenentului şi Mareşalului, cavalerului de Tourville ordonăm... dacă escadrele, flotilele sau vasele vor întâlni un detaşament sau vas al Marinei Olandeze, care va avea pe bordul său osemintele amiralui Van-Ruyter, căzut de moartea celor bravi, nu numai a lăsa lui trecere liberă pretutindeni, dar, dând toate onorurile militare cuvenite, a contribui cu totul la mai sigură îndeplinirea misiunei lor... Aşa este Voinţa Noastră... Dat la Versailles"....

— „Sper, că acuma temerile D-tră s'au risipit" — a pronunţat amiralul, luând pergamentul din mâinele lui Van Ostade, vădit mişcat — „şi D-tră nu veţi refuza mie şi ofiţerilor mei o autorizaţie de a depune omagiile noastre înaintea osemintelor amiralului D-tră... şi al meu ?".



Salvarea Amiralului Ruyter de francezi

In loc de răspuns, comandantul s'a îndreptat spre uşa cabinei şi a lăsat la o parte draperiile... Lancele s'au lovit de punte, ridicate pentru onor.

— „Pălăriile jos, domnilor", pronunţă Dusquènes şi să plecăm genunchii, — osemintelor unui erou se cuvine onoruri regeşti !".

Cu capul aplecat, amiralul retăia din nou trecutul îndepărtat...

...Ultima zi a celor patru zile a marei Bătălii... Seara... Soarele, apunând, aruncă reflecte purpurii peste epavele vaselor inamice, cari pluteau pretitundeni, în dezordine şi în prada flacărilor muribunde ; la escadră se lucrează cu febrilitatea pentru a repara mai repede arborada şi a astupa găurile numeroase din corpul vaselor... Se simte apropierea furtunei.. Tânărul ofiţer francez, care în toiul luptei a uitat despre rolul său, al observatorului, şi a luptat la fel ca toţi, aşteaptă acum să fie prezentat amiralului.

Imaginaţia sa retrăeşte tabloul triumfătorului mândru, în uniformă strălucitoare, plină de decoraţii, înconjurat de suită....

— „Intră" — s'auzi o voce calmă, ca răspuns la bătăile în uşă... Cabină mică, lipsită nu numai de orice lux, dar şi de comfortul modest. Lângă o masă de stejar — un om în haină simplă fără broderii şi decoraţii, cu trăsăturile feţei obosite, dar cu privirea vioaie şi puternică, aruncă fărămiturile de galeţi câtorva pui de găină, galbene şi pufoase, ce se suiau ciripind pe cizmele lui marinăreşti...

Amiralul s'a oprit în pragul cabinei mortuare... Aruncând încă odată privirea asupra urnei, care sclipea încet la lumina celor două lumânări de ceară şi spuse gânditor : „Aceasta este tot ce a rămas dintr'un om mare"... şi în tăcere, strângând mâna comandantului, a trecut cu suita pe punte...

Barca a plecat...

— „La posturile de manevră, — voltă sub vânt" — a dat comandă Martens, prinzând semnul comandantului... Vasul se'nclină sub forţa vântului şi capătă încet viteză....

Linia nemişcată a vaselor franceze s'apropia mai mult şi mai mult....

Dar deodată... ochii lui Van Ostade se măresc, mână caută convulsiv megafonul, buzele s'întredeschid....

Din sabordurile vasului amiral a sburat un nor de fum, a sclipit o limbă de flacăre galbenă...

— Trădarea, perfidia — gândul straşnic a străpuns creeri comandantului şi, apucând megafonul el este gata de a sbiera cu toată forţa desperării : „tribord foc ! Foc în numele tuturor diavolilor".

Dar cuvintele nu ies din buzele întredeschise, megafonul căzut, alunecă cu sgomot spre marginea comenzei...

Velele francezilor au dispărut, parcă după un semn al baghetei fermecătoare, vergele se'ncrucişează încet, din toate deschizăturilor vaselor liniei de luptă ies nori albi de fum, se văd limbi lungi de foc şi măsurat, cu păstrarea intervalelor după regulament, s'aud răsunător în liniştea serei, loviturile unui salut mortuar...

O briză de seară s'a întărit... Sub etravă şueratul valurilor a început să aude mai tare...

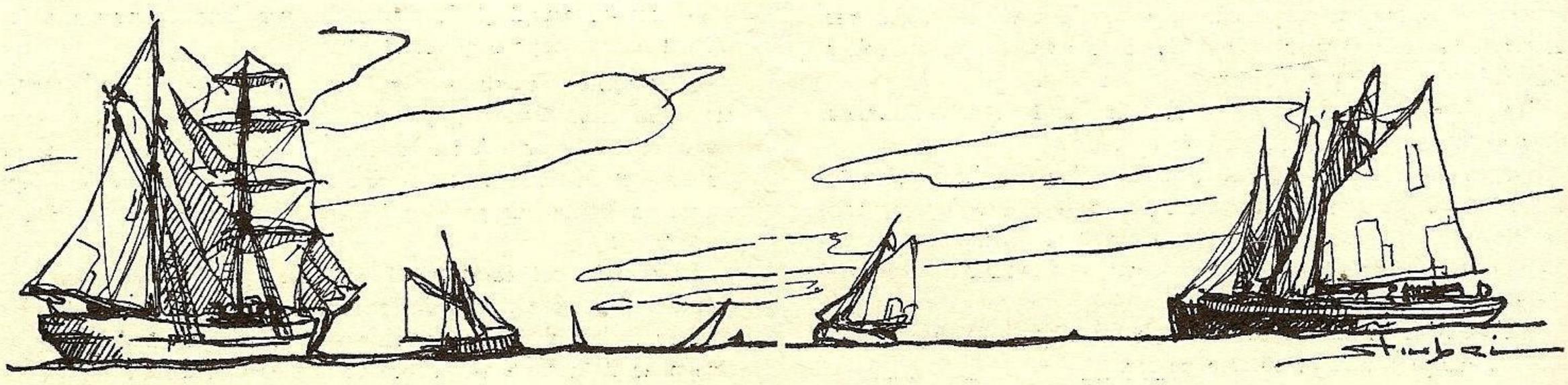
Repede se lasă amurgul de sud.

Ici şi colo au început să sclipească primele stele...

Iar comandantul olandez stătea, cu tricornul în mână lăsată în jos, neputându-şi desprinde privirile de orizontul îndepărtat, unde în ceaţă, uşoară şi violetă, dispăreau, prefăcându-se din nou într'un stol de pescăruşi, velele inamicului.

29 August 1932.
Marea Egee

Tradus din ruseeşte de A. Movenes



V I N O V A T U L !

lui SPRING

A comanda un vas e greu. Dacă însă comanda s'ar mărgini numai a duce vasul dela un port la altul pe orice vreme, atunci rolul comandantului ar fi chiar uşor. Sunt însă împrejurări atât de variate în navigaţie, în care i se cer comandantului şi alte calităţi cu ajutorul cărora să poată eşi „cu vrednicie din orice încurcătură" cum zic cercetaşii.

Cu elementele naturei, lupta e cinstită, pe faţă : comandantul se serveşte de ştiinţa, experienţa şi curajul său. Cu elementul omenesc însă, de care marinarul nu scapă nici pe apă, nu numai prin porturi, lupta se dă cu arme ascunse, şirete, arme la care şi comandantul trebue să recurgă.

Din noianul de amintiri ce năpădesc la „gura sacului" unui moşneag ca mine, scot la întâmplare una, dintr'o călătorie dela Dunkerque, unde descărcasem parte din marfă, spre Wielhelmshaven, unde duceam restul, cu vaporul *„Steua Română"*.

Cum am eşit dintre bancuri şi am pătruns în largul mării Nordului, am dat de o furtună cum rar are loc prin acele meleaguri. Greu, dar înainta Steluţa mea, până ce spre seară a ajuns în faţa gurei Iadului, — e vorba de fluviul Iade, — de unde se găsesc de obicei piloţii pentru interior.

Cu toate semnalele noastre însă, nici pilotina cu motor, nici cea cu pânze nu era în larg, din cauza furtunei. Semnalăm la farul plutitor *Aussen-Iade* să ne dea unul, — ni se răspunde că nu au.

Ce era de făcut ? A sta în larg până la potolirea vremei nici gând : radiogramele meteorologice anunţau că vântul se va menţine cu aceiaş tărie. Să intrăm pe fluviu fără pilot ? Riscat !

In cărţile englezeşti se arăta că la nevoe se poate găsi piloţi la farul plutitor *Mittal-Iade,* unde se desfac, pornind la deal, cele două ramuri ce duc una la Bremmen, alta la Wilhelmshaven Incet, încet ne apropiem de far, cerem pilot, dar răspunsul fu tot negativ : „Nu avem, piloţii sunt afară la bară".

Dar noi ştiam prea bine că vremea rea îi alungase. Unde ? Nimeni nu putea răspunde. A ancora în calmul de pe fluviu nu era îngăduit. A eşi iar la larg, însemna să pierdem câteva zile. După o scurtă consfătuire cu secundul, — N. Diaconescu, — hotărâm să urcăm spre Wilhelmshaven fără pilot, folosindu-ne de excelentele hărţi germane ce le aveam la bord.

Ce riscam ? Să ne punem pe uscat Cum mareea era joasă, până dimineaţa fluxul ne scotea singur. Mai aveam şi două tancuri pline cu apă, care golite ar fi uşurat la nevoe vasul cu 1500 tone. Deci nici o primejdie.

Zis şi făcut. Cu ajutorul farurilor de pe mal, cu al hărţilor, mergând încet şi stabilindu-ne poziţia din 5 în 5 minute, am ajuns, după o noapte de sbucium, în faţa porţilor portului, und am ancorat şi am telegrafiat pentru pilot.

— „Unde sunteţi ? fu răspunsul staţiei.

— „Chiar în faţa portului" ne fu replica.

Cu mareea înaltă porţile se deschid, furăm introduşi în bazin, legaţi şi operaţiile de descărcare începură.

A doua zi agentul se prezintă la bord cu o mină disperată :

— Bucluc mare, domnule comandant. Căpitănia de port ne-a făcut cunoscut că vaporul va fi amendat fiindcă e absolut oprită intrarea fără pilot.

— Nu-i nimic, — i-am răspuns. Mergem împreună la căpitănie şi sper că vom aranja chestiunea, ca atâtea altele aiurea.

— Căpitanul de port e militar, nu cred că veţi reuşi.

— Tocmai pentru aceasta sunt sigur că da !

La căpitănie. Eu în uniformă de „Schiffs capitain" comandor, colonel. Suntem primiţi imediat. Căpitanul de port, un „Corvetten capitain", locotenent comandor, maior.

Disciplina l'a făcut să se ridice dela birou şi să mi se prezinte el mie, conform protocolului militar. „Un punct câştigat" mi-am zis.

Ne aşezăm pe elegante fotoliuri de piele şi începem a pleda cauza : vremea rea, nici un pilot la bară, nici la cele două faruri plutitoare, instrucţii englezeşti, etc. Nici unul din aceste argumente nu avură efect : ordinele sunt precise, nu se admite pătrunderea în canal fără pilot.

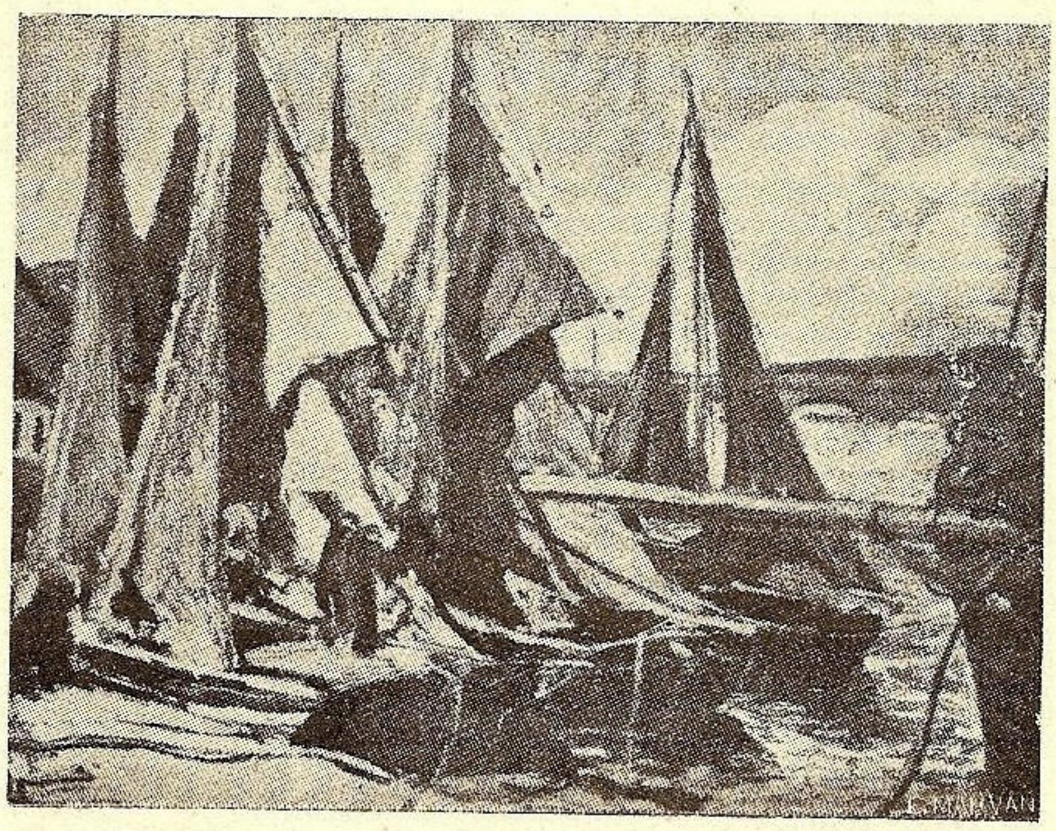
Deschid atunci focul cu bateria mare, păstrată ca rezervă.

— „Mă ertaţi domnule comandor, dar dacă m'am încumetat să intru, răspunderea o are numai guvernul german !

Stupefacţie. Agentul îngălbeneşte, iar căpitanul exclamă un *„Wie so ?"* cu un glas care numai auzindu-l şi-ar fi putut da cineva seama de surprinderea amestecată cu fierberea provocată de o asemenea îndrăsneală, sentimente stăpânite de puterea disciplinei germane faţă de un superior în grad, chiar al altei ţări.

Calm, dau explicaţiile, desfăşurând harta de care mă servisem :

— Fiindcă cu asemenea hărţi minunate făcute de serviciul hidrografic german şi cu splendidele faruri care luminează canalul, un copil ar putea naviga în siguranţă pe canal, — cu atât mai mult un comandant dintr'o marină militară străină, care a avut şi cinstea să-şi facă stagiul în marina militară germană [1]).



Bărci de piloţi în port.

Bum !

Figura căpitanului de port se înseninează, cu o uşoară roşeaţă de mulţumire ; agentul răsuflă uşurat, — şi după o conversaţie amicală ne despărţim fără a se mai pomeni măcar de amendă.

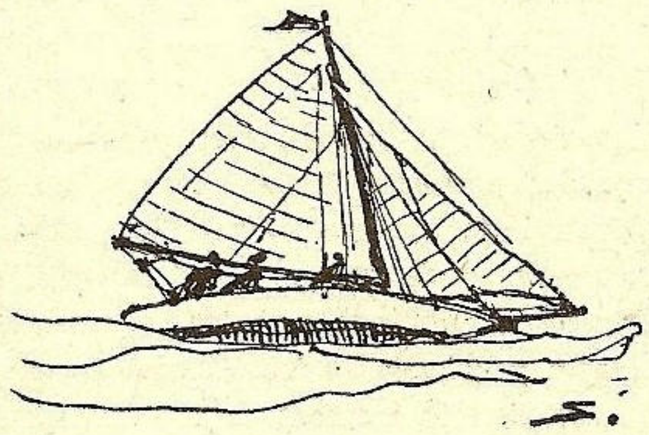
Rezultatul ?

A fost amendat capul pilot fiindcă nu a avut grije ca să fie piloţi la bară !

MOŞ DELAMARE

---

[1]) De fapt îl făcusem în marina austriacă.



CRONICA

M. S. Regele preşedinte activ al Ligii Navale Române

M. Sa Regele Carol II, cu prilejul audienţei ce a binevoit a acorda d-lor *Contramiral Coandă,* Preşedintele L. N. R. şi Comandor *Botez Eugen,* secretarul general, a acceptat preşedenţia activă a Ligei.

Comitetul, în ultima sa şedinţă a luat, cu lungi şi unanime aclamaţiuni, act de înalta hotărâre şi a transmis următoarea telegramă M. Sale:

„Comitetul central al L. N. R. întrunit în şedinţa dela 1 Martie, a primit cu mare entuziasm ştirea că M. V. a binevoit să ia preşedinţia activă a Ligii Navale.

Depunând la picioarele M. V. omagiile lor de adâncă mulţumire, devotament şi recunoştinţă, privim în viitor cu toată încrederea propăşirea acestei instituţii naţionale pentru creiarea unei doctrine navele româneşti şi pentru răspândirea cultului Mării.

Din toată inima strigăm: Să trăiască preşedintele activ al Ligii Navale Române".

La această telegramă M. S. Regele a binevoit să răspundă:

Amiral Coandă — Liga Navală Română
Loco

Mulţumesc pentru frumoasa telegramă ce mi-o trimiteţi cu prilejul preluării preşidenţiei Ligii Navale Române şi vă asigur din nou de tot interesul ce-l port frumoasei opere întreprinsă.

(ss) CAROL

Salvarea naufragiaţilor

Insfârşit, pare că începem a păşi la rezolvarea unei probleme de ordin umanitar, care adesea ne-a adus aspre critici din partea străinătăţii.

Este vorba de salvarea naufragiaţilor în apele noastre.

Dintre toate ţările riverane la Dunăre, România are cea mai mare întindere de maluri, având şi porţiunea cea mai importantă a fluviului *„Dunărea Maritimă"* (de la mare până la Brăila).

Apoi ne bucurăm şi de avantajele unui litoral maritim de aproape 500 km. şi totuşi, nu avem încă organizat un serviciu serios de salvare maritimă.

In fiecare an avem câteva sinistre pe mare dealungul coastei româneşti, fără să mai numărăm pierderile nenorociţilor pescari, surprinşi de furtună în larg. La apelul disperat de S. O. S. (Salvaţi sufletele noastre), noi nu putem să dăm nici un ajutor naufragiaţilor chiar în faţa portului Constanţa, pentrucă nu avem o organizare de asistenţă maritimă.

Chiar dacă naufragiaţii se salvează prin propriile lor mijloace şi ajung până la coastă, sunt expuşi să moară din cauza intemperiilor şi a lipsei de îngrijire în primele ore după debarcare.

In cazul cel mai fericit, ajutoare medicale nu pot primi decât după 24 de ore din porturile vecine, întrucât pe coasta noastră nu se găsesc posturi de ajutor medical. Am rămas singura ţară în Europa care nu răspunde la apelul statelor civilizate de a participa la conferinţele internaţionale pentru organizarea salvării maritime. Căci această problemă umanitară are şi caracterul internaţional de reciprocităţii. Din moment ce un vas românesc, aflat în pericol în apele teritoriale ale unui stat, primeşte ajutoare, şi noi suntem datori să dăm aceleaşi ajutoare unui vas străin, periclitat în apele româneşti.

Până astăzi, cu durere trebue să constatăm, că nu ne-am îndeplinit această datorie. Ne-am sustras mereu, atrăgându-ne critici defavorabile din partea statelor civilizate.

Ce au făcut alte ţări pe litoralul lor maritim? Nu vom vorbi de Anglia, Franţa sau Statele Unite, unde se găsesc sute de posturi de salvare şi ajutor dealungul coastelor. Organizarea salvării în aceste ţări a început acum un secol, perfecţionându-se continuu. E destul să ne aruncăm ochii asupra unei ţări mici: *Danemarca,* şi asupra unei ţări vecine: *Turcia.* Serviciul de salvare în Danemarca a fost creat pe la 1847. Astăzi are 62 de staţiuni cu 30 de bărci de salvare şi 700 marinari. Posturile sunt legate printr'o reţea telefonică de 500 km. Vreme de 65 ani, au fost salvate 11 mii de persoane. Numărul înnecaţilor s'a redus cu circa 75 la sută.

In special asistenţa pescarilor cari dispăreau fără urmă, a adus o mare alinare sufletelor populaţiei de pe coaste.

Numai fondul pentru recompensele echipelor de salvare, dispune de 200 mii coroane.

Turcia a început organizarea salvărilor încă din 1869. Exista, în folosul organizaţiei de salvare, o taxă de 15 parale pe tonă pentru orice navă care trecea prin Bosfor.

De curând, în 1930 serviciul de salvare turcesc s'a reorganizat. Numai în Bosfor sunt 8 staţiuni, iar la Kilies se află un spital modern pentru naufragiaţi. Pe coasta Anatoliei sunt 20 staţiuni mari, unele cu cele mai moderne instalaţii din Europa. Toate sunt legate prin fire telefonice şi fac serviciu de semnalizare în interesul navigaţiei.

Pe coasta românească exista în trecut un slab început de salvare la gura Dunării, făcut de Comisia Europeană. Băncile vechi s'au distrus şi Comisia n'a mai comandat altele, aşa că se poate socoti acest post de salvare desfiinţat pentru moment.

La Constanţa, din iniţiativa d-nei Zoie Sturza, s'a adunat, înainte de război, un fond din care s'a comandat o barcă de salvare. Cu ajutorul Marinei şi al serviciului tehnic din port se organizase acolo un mic post de salvare. In timpul războiului, barca a dispărut. Azi nu mai avem nimic care să salveze naufragiaţii, chiar în primul nostru port la mare.

Acum câţiva ani se ridicase din nou problema salvării, graţie Domniţei Ileana, pasionată iubitoare a Mării.

S'a adunat şi un fond de câteva sute de mii de lei. Acum, din dorinţa M. Sale Regelui, chestiunea salvării s'a reluat. Norocul a făcut ca această problemă să intre în mâna unui om priceput şi de inimă. Comandorul Preda Fundăţeanu, distins ca marinar şi ca jurist, a studiat chestiunea salvării din toate punctele de vedere, intrând în relaţii cu organizaţiile similare din străinătatee. A întocmit un proect de lege pentru creeiarea acestui serviciu şi la noi. O societate de salvare, sub auspiciile Ligii Navale, va colabora în strânsă legătură cu Marina şi Direcţia Porturilor noastre, pentru a intra şi noi în rândul ţărilor civilizate, cari au deja un birou de salvare maritimă în Secretariatul Ligii Naţiunilor.

De realizarea acestei opere depinde în parte prestigiul Statului Român, căci în definitiv nu putem întârzia cu intrarea noastră în rândul celorlalte ţări, cari au înţeles că prin salvarea maritimă se întinde o punte de umanitate pentru unirea popoareelor.

JEAN BART

Legislaţia în marina noastră comercială

Totalitatea vaselor, a persoanelor şi a obiectelor ce servesc pentru navigaţie şi exerciţiul comerţului nautic constituesc cel mai principal factor economic politic al tuturor naţiunilor.

Dat fiind această importanţă, administraţia publică în scop de a utila şi a uşura transporturile pe apă încă din cele mai îndepărtate timpuri a intervenit cu legi speciale.

Origina regulamentării avariilor comune şi particulare o găsim la Romani şi Greci cunoscută sub denumirea : *lex rodia de jactu.*

Reunirea regulelor ce se practicau în navigaţie în Marea Mediterană constituise o veritabilă legiferare atribuită pizanilor ca şi spaniolilor sub denumirea *Consulatul Mărilor.*

Dintre legislaţiunele medievale cele mai principale au fost *Tablele Almafitane* datând din secolul XI, *Ordinamenti Maritimi din Trani, Capitulare Maritimum din Veneţia, Brevae-Curiae-Maris* din Piza, *Statutele din Ancona, Regulele lui Oleron şi Regulele lui Wisby.*

Descoperirea Americii ca şi a Indiilor dând o mai mare desvoltare comerţului şi industrii transporturilor maritime, uzanţele, principiile şi legiferările vechi au fost adunate într'o colecţie cunoscută sub numele de *Ghidonul Mărei* care apoi, cu timpul, după ce a suferit modificări au servit la redactarea *Codicelului Napoleon,* după care mult mai târziu s'a extras codul nostru de comerţ care în cartea II-a tratează despre *Comerţul Maritim, despre Navigaţiune.*

Chestiunele de drept Maritim comercial în legislaţia noastră sunt răspândite atât în Codul de Comerţ şi în Codul Civil ca şi în Codul Penal şi separat sunt tratate de legi, regulamente şi convenţiuni după cum urmează :

1. Cartea doua a Codului de Comerţ (art. 490—694, art. 910—935, art. 948, art. 954—956).

2. Dispoziţiile din Codul Civil (art. 45-72 şi 874—866) referitoare la dresarea actelor de stare civilă şi testamente, precum şi acelea (art. 1470—1477) referitoare la obligaţiile căpitanului ce derivă din locaţiunea lucrărilor, ca şi (art. 1630—1634) la sechestre, (art. 1635) la contractele aleatorii.

3) Dispoziţiile din Codul Penal (art. 312, 358).

4. Regulamentul porturilor şi malurilor române ;

5. Regulamentul C. E. D. pe Dunărea de jos ; 6. Statutul definitiv al Dunărei ; 7. Legea vămilor ; 8. Legea de organizare a marinei militare ; 9. Legea muncii în porturi ; 10. Regulamentul serviciului sanitar; 11. Regulamentul pentru prevenirea boalelor infecţioase ; 12. Reg. asupra serviciului de poliţie la punctele de frontieră ; 13. Legea timbrului ; 14. Legea şi Regulamentul Camerilor Arbitrale ; 15. Reg. atribuţiilor directorului serviciului sanitar dela Gurile Dunărei ; 16. Tariful taxelor de pilotaj ; 17. Regulamentul serviciului de bord pe vasele S. M. R. ; 18. Regulamentul consular ; 19. Regulamentul provizoriu de navigaţie, între Severin şi Moldova Veche ; 20. Reg. asupra navigaţiei pe Prut ; 21. Regulamentul asupra Erarhiei şi Matriculări marinarilor comerciali.

Instanţele de judecată sunt :

1. *Căpitanii de port,* pe lângă amenzile ce sunt ţinuţi a aplica pentru contravenţiunile la regulamentul porturilor şi malurilor române, ca arbitrii numiţi de lege, sunt în drept pentru cauze maritime a se pronunţa definitiv asupra reclamaţiilor ce nu trec de 300 lei privitor la despăgubiri. (art. 161 reg. porturilor).

2. *Inspectoratul Navigaţiei C. E. D. şi căpitanul portului Sulina* judecă contravenţiile comise în întinderea jurisdicţiunei lor contra dispoziţiilor de navigaţie şi poliţie pe Dunărea de Jos (art. 190 reg. C. E. D.) Apelul hotărârilor de condamnare se face în termen de 3 luni de la notificare, fie înaintea direcţiunei C. E. D., fie înaintea Tribunalului mixt ce se va putea institui în acest scop (art. C. E. D.) fără drept de recurs.

3. *Comandantul de vas* judecă abaterile disciplinare, la bord (art. 6 şi 8 legea organizării marinei comerciale).

4. Tribunalul Maritim judecă delictele maritime şi acţiunile civile în daune, provocate de aceste delicte, instrucţia urmând a fi făcută de căpitanul portului Galaţi, care în acelaş timp e singurul judecător de instrucţie, ca şi când delictele s'ar comite numai în raza portului Galaţi.

5. *Tribunalul de Prize Maritime* judecă asupra operaţiilor de capturi de vase ca şi asupra mărfurilor aflate pe vase capturate cu dreptul de apel la :

6. *Curtea Superioară de Prize* care judecă apelurile venite de la Tribunalul de Prize sau introduse direct la acea Curte.

7. *Consiliul de Miniştri* are apoi latitudinea, în ultima instanţă, să elibereze sau nu vasele capturate. (Jurnalul Consiliului de Miniştri No. 629 publicat în Monitorul Oficial No. 19 din 27 Aprilie 1923).

8) *Camerile Arbitrale de pe lângă bursele de comerţ,* judecă diferendele dintre armatori al căror contract s'a încheiat prin Bursă.

9. *Tribunalele Ordinare,* în special secţiile comerciale, judecă după regulele de drept comun litigiile cu caracter maritim comercial.

C. TONEGARU
avocatul S. M. R.

In jurul dezastrului de pe vaporul „Atlantique"

După apariţia numărului trecut a sosit ştirea că cercetarea cauzelor incendiului depe *„Atlantique"* a fost încredinţată Justiţiei, fiind bănueli că nu e vorba de scurt circuit sau neglijenţă, ci de o mână criminală.

Ce anume a făcut să nască o asemenea bănuială ?

Mai întâi *multe focare.* Insuşi comandantul a fost surprins şi nu-şi poate explica faptul că focul a fost descoperit deodată în două cabine vecine. Amândouă erau adevărate ruguri, — şi totuşi peretele dintre ele era neatins, iar mai târziu anchetatorii au stabilit că focul ardea în patru cabine care formau împreună un grup izolat.

Iuţeala cu care focul s'a întins, fără *miros de pârleală* face să se creadă că o mână criminală ar fi stropit cu benzină covoarele din cabină. Ipoteza unei ţigări care ar fi aprins saltelele de capoc nu poate sta în picioare : experienţele au dovedit că dacă se da foc capocului, un fum gros şi înăbuşitor dă de ştire.

Mărturii numeroase susţin că la ora 3.30 m. mirosea tare a benzină. Pe de altă parte *două ore după alarmă* a luat foc o altă cabină situată la 60 m. de focarul principal. S'a zis la început că transmisia s'ar fi făcut prin cablurile electrice. Atunci tot o mână criminală a înlocuit firile de plumb dela siguranţe cu unele de aramă.

Scurt circuitul pare a fi scos din cauză pentru următoarele motive : canalizaţia firelor izolate da în cabine tocmai în tubul de ventilaţia care duce prin plafon pe punte. Tot aci dau şi *„termo tancurile"* adică tuburile cu aer cald. Ar fi urmat deci ca flacările şi fumul provocate de aprinderea cablurilor deranjate să fie suflate în sus, iar nu să pătrundă în jos şi să comunice focul cabinelor de desubt.

Bănuiala unui accident, prin aprinderea de la o ţigară a saltelelor şi aceia a unui scurt circuit eliminată, — rămâne doar aceia a unei mâini criminale, provocarea incendiului prin benzină : focul a fost observat simultan în fiecare din cele patru cabine.

Oricare ar fi fost cauzele, lipsa *detectoarelor automate,* care nu numai că denunţă orice început de incendiu, dar care dă automat alarma atunci când cineva ar încerca să le saboteze, poate fi considerată ca adevărata cauză a întinderii focului şi a dezastrului.

SOARTA EPAVEI

Comandantul Shoofs a îndeplinit formele legale prin care cere *„condamnarea"* vasului, adică imposibilitatea de a fi reparat sau reconstruit. Această formalitate e obligatorie înainte de cea de *„abandon"*, de părăsire a vasului în mâinile asiguratorilor.

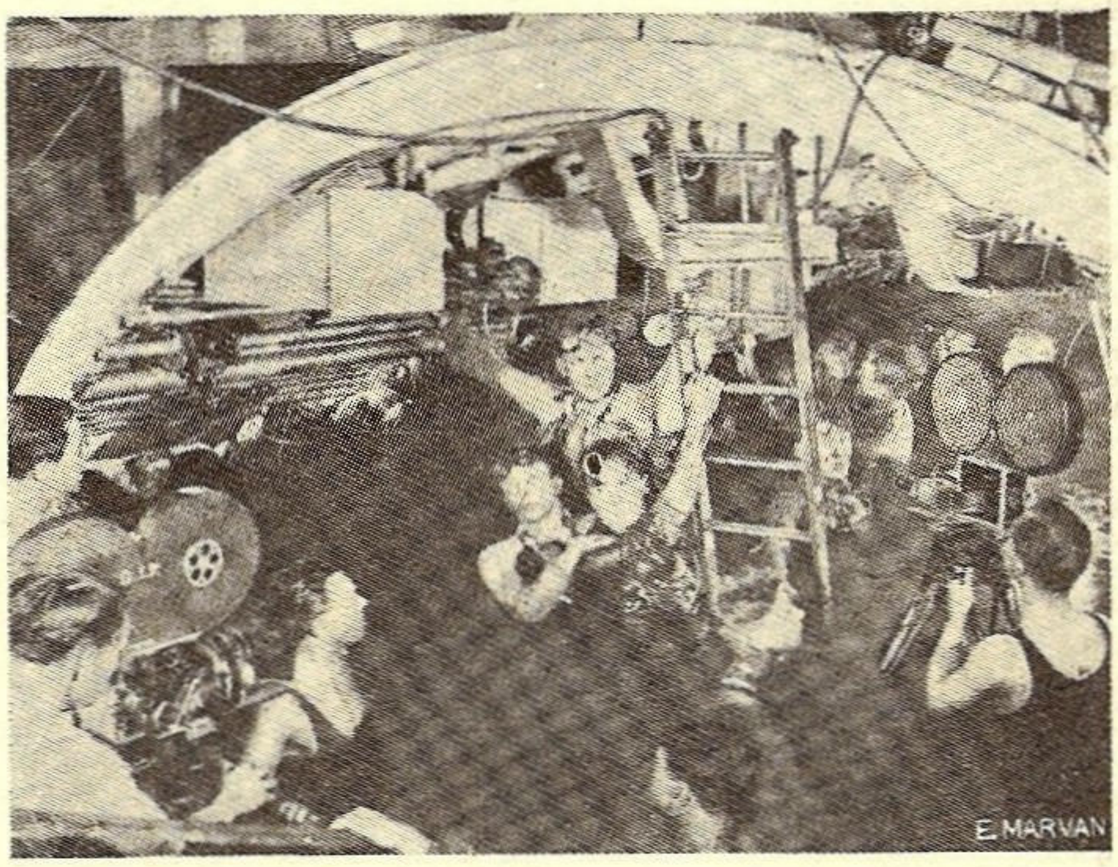
Vasul nu era asigurat pentru valoarea sa totală, circa 300 milioane, — ci numai pentru 100 milioane, plus 70 milioane în caz de perderea totală. Societatea va plăti 170 milioane, reparaţiile necesitând 196 milioane, — rămânându-i epava.

Asigurarea a făcut proces, care urmează a se judeca. Nu e un singur asigurător, — şi cum societăţile sunt reasigurate, daunele sunt repartizate între Paris (41 milioane) Bordeaux (3), Londra (43), New-York (12) şi Hamburg (117.000). Procesul promite a fi foarte interesant.

MOŞUL

Dramă submarină cu udeală dar fără victime

Dacă adevăratele drame submarine nu se pot cinematografia, — cele înjghebate în tancuri de sticlă cu submarine miniaturi combinate cu realităţi, sunt o jucărie pentru casele de filme.



In ilustraţia noastră se poate urmări îngrozitoarea scenă când apa a pătruns în submarin şi echipajul disperat se caţără pe ce-i cade la îndemână. Totul e real, dar voluntar. Dovada o fac operatorii cari, cu tripiedele şi trupul în apă, prind scenele.

Şi fiindcă e vorba de cinematograf, Liga Navală Română se pune la dispoziţia tuturor caselor de filme, pentru a reda o traducere cât mai exactă a termenilor marinăreşti care nu se găsesc în dicţionarele de buzunar puse la îndemâna traducătorilor, ori cât de bine ar şti româneşte.

Două exemple edificatoare:

1) O servitoare se împedică şi sparge o oglindă. Stăpânul aude zgomotul şi întreabă pe fecior:

— Ce s'a întâmplat, Ioane?

— Nu-i nimic, Domnule. E Smaranda *care şi-a pierdut* FARFURIA.

Aţi înţeles ceva? Nici spirit, nici legătură. In textul original era scris: „C'est Jeannette qui a perdu son *assiette*". Traducătorul nu a ştiut că în marină, — şi în sens figurat la uscat, — *assiette* nu e *farfurie* ci... *asietă, echilibru.*

2) Un scafandrier într'un film cu submarine e chemat la telefon. In apropriere se găsea un prieten al său, scafandrierul fiind în altă cameră. Pritenul ia telefonul şi citim pe pânză:

— Căutaţi pe scafandrier? *Ţine fringhia!*

Aţi înţeles ceva? Nimic.

Nu cunoaştem textul original, dar două lucruri presupunem:

a) sau cuvântul *„legătură"* s'a tradus *„fringhie"* în loc ca să se traducă *„ţine legătura* telefonică până'l chem", — cum s'a şi întâmplat.

b) sau prietenul, tot marinar, a întrebuinţat, cu înţelesul de mai sus, expresia marinărească: *„nu mola parâma"* ori *„nu da drumul la fringhie"*.

„Keep" fiind şi imperativ şi indicativ, persoana treia, confusia gata pentru profan. Exemple ar fi nenumărate, — închei cu titlul unei nostime comedii *„Sacrée chapeau, va!"* tradus la noi *„Pălăria sacră"*, — deşi era afurisită, a dracului, cum voiţi a zice.

Repetăm deci: *Liga Navală stă la dispoziţia ori cui, în mod benevol.*

Moş Delamare

Pe marginea cărţilor

LE CROISIERE DU HACHICH

de HENRY DE MONFREID

Neastâmpăratul Monfreid ne pilotează din nou prin marea Roşie. De astă dată face contrabandă de haşiş, fără măcar să ştie ce este haşişul. Ca şi în celelalte două volume de care s'a vorbit în revistă, are de luptat cu marea, cu vântul, dar mai ales cu oamenii.

Reuşeşte totuşi, atât ca contrabandist, cât şi ca scriitor, fiindcă înfruntând primejdii de care habar n'avea, era atât de sigur de el în inconştienţa sa, că a înlăturat cele mai logice prevederi, a îndepărtat ori ce bănuială.

„Am avut încredere în soarta care înlănţue cauzele cu efectele, aşa ca să reuşesc".

Dar tot el se întreabă, chinuit de aceleaşi gânduri care frământă pe orice marinar:

„Şi totuşi, de ce nu sunt vesel? Ar trebui să dansez, să cânt, să sar ca un nebun ca să-mi dau pe faţă bucuria din mine. Nu, sufletul nu-mi tresare, mă simt într'o stare haotică ce mă plictiseşte şi din care nu es decât cu îngrijorare pentru viitor, grijea altor proecte... Jidovul rătăcitor în noi sălăşlueşte...

Nici o odihnă, nici o oprire pe drumul arzător ce duce la izvorul proaspăt: o înghiţitură din fugă şi din nou la goană... prin praf!".

Intreg volumul vibrează de acel spirit al marinarului prins de vraja pânzei. Citâm doar două fragmente:

„E o nesocotinţă să intru noaptea într'o regiune cu renume prost, dar bucuria că merg, cu pânza întinsă, spre ţintă, după atâtea zile chinuite de volte, bucuria aceasta pe care numai pânza o poate da marinarului, e o clipită prea puternică: nu pot asculta îndeemnurile prudenţii.

„Doar nebuniile mai înfloresc viaţa: din când în când e bine să te laşi târât, — rar, fără a abuza".

Şi avea dreptate sărmanul să scurteze drumul, fiindcă, numai într'o noapte, cu verga ruptă de o răbufnitură de vânt, e derivat spre nemiloase stânci.

„Minutele par ore. In fine, improvizăm un floc. E ca un soare lucitor care răsare în mijlocul unei nopţi infernale.

„Linia luminoasă a stâncilor e tot aproape. Mergem paralel cu ea, tot apropiindu-ne din cauza derivei.

„Lungă mai e, Doamne, insula! Nu se mai termină! In fine, iată-i vârful! Când să larghez pânza, ca să-l dublez... un colţ de stâncă înspumat îmi arată că mai e încă până la capăt.

„De acum... e sfârşitul: nu vom putea trece! Nu am nici o picătură de salivă în gură. Fălcile mă dor, de strâns, ca şi cum strânsoarea lor putea să oprească deriva ce ne duce la moarte.

„Deodată vântul refuză, vasul se abate şi mergem drept spre stânci.

„Toţi se simt pierduţi şi oamenii mei, întinşi pe punte la pândă, încep *„La illa ilalah, la illa ilalah"* pe care l'am auzit ori de câte ori e dus cineva la groapă.

„Dar vântul trece deodată de partea cealaltă şi ne îndreaptă chiar spre trecere.

„Era şi timpul! Dumnezeu n'a voit... nu ne sosise ceasul".

Morala?

„Trebue să fi trecut prin asemenea clipe, să fi atins fundul slăbiciunei noastre faţă de natură, să fi avut teamă şi să te fi rugat fără martori unor puteri supranaturale ca să devii şi să rămâi modest, plin de milă pentru tine însuţi ca şi pentru celelalte păpuşi vanitoase care locuesc pământul întreg".

„Vai de cel care a simţit în singurătate legătura cu natura, el se va simţi un singuratec ori decâte ori va reveni în mijlocul turmei!".

Căci:

„Pe puntea corabiei mele am simţit marşul către moarte al fiinţelor şi al lucrurilor".

Marea, vântul, nisipul, deşertul, soarele... infinitul cerului, pe care se învârtesc stelele. Nimic între aceste elemente şi mine, nimic care să-mi turbure gândurile, visele".

Şi ar fi multe de citat, căci neastâmpăratul contrabandist de ocazie, e şi un gânditor profund, ca orice marinar.

MADEA

Reviste primite

ROMANIA AERIANA, organul problemelor aeriene şi al locomoţiunilor moderne.

BULETINUL POMPIERILOR ROMÂNI anul V No. 2, Februarie cu un foarte interesant articol, printre altele, *„Incendiile pe vase"* datorit d-lui Mircea M. Marinescu. Autorul tratează problema sub toate feţele, vorbind despre defectele de construcţie, impuse de bunul trai la vapoare, în contrazicere cu măsurile de luat contra incendiilor; despre accidentele provocatoare de incendii şi prescripţiile ce se impun la bord, atât pentru personal cât şi pentru constructor; despre combustiunile spontane şi despre metoadele de semnalizare a incendiilor. Studiul e în continuare.

BULETINUL PORTURILOR ŞI CĂILOR DE COMUNICAŢIE PE APĂ, Anul II No. 2 (Februarie) dă instrucţii pentru arimarea mărfurilor în vase şi monografii de porturi.

REVUE DE LA LIGUE MARITIME BELGE anul XXXIII, No. 1 cu un interesant articol. despre Salvare şi vase şcoli.

REVISTA NAUTICA ITALIA NAVALE, anul XLII, No. 1 şi 2 cu articole despre dezastrul vaporului *„Atlantique"*, stabilizatorii de ruliu şi experienţele vasului *„Conte di Savoia"*, criza maritimă a personalului, etc.

L'ITALIA MARINARĂ, organul Ligei Navale Anul XXXIV No. 5, cu un bogat material:

— Cărţi despre mare, o întreagă literatură pentru cultura marinărească fascistă.

— Un pod de 4000 m. lungime se va inaugura la 5 Aprilie, ziua Sf. Marcu. El va lega Venezia cu uscatul.

— Oficiul naţional Balila, — respectiv cercetăşia, are la dispoziţie 4 vase şcoală pentru educarea tineretului între 12 şi 18 ani. Ele sunt: *Scilla* cu 190 elevi la Venezia; *Caracciolo* cu 215 elevi la Napoli; *A. Azuzzi* cu 102 elevi la *Cagliari* şi *Eridano* cu 107 la Bari.

— Scafandrieri italieni cearcă să scoată din mare peste 26 milioane.

— Polemică în jurul dezastrului vasului *„Atlantique"*, provocat de o mână criminală plătită de duşmanii Franţei. It. Mar. protestează, aruncând vina pe lipsa de supraveghere la bord, citând cazul lui *Philippar,* care a fost prevenit de un alt vapor că are un incendiu pe bord!

— Tonajul vaselor mai mari de 20.000 tone e repartizat astfel: Anglia, 1.022.510; Italia, 306.258; Franţa 270.181; Germania 267.770; Statele Unite 203.017; Olanda 53.660.

— Tot *Atlantique:* Riv. Na. e încântată că oameni ca *J. Moreux* recunosc nevoia unei *morale corporative,* ca în Italia. Până acum sindicatele se ocupau numai să impună armatorilor îmbarcări de elemente dubioase ori să protesteze când era debarcat pentru motive serioase unul din sindicat. Rezultatul: focul de pe *Philippar,* de pe *Atlantique.* Rolul sindicatelor e să nu admită decât elemente care să facă cinste marinei.

— Situaţia ofiţerilor de punte şi maşină în legătură cu criza şi realizări corporative.

— Ajutorarea armatorilor în Franţa.

MORSKI SGOVOR, organul Ligei Navale bulgare, anul X. No. 1, Ianuarie 1933.

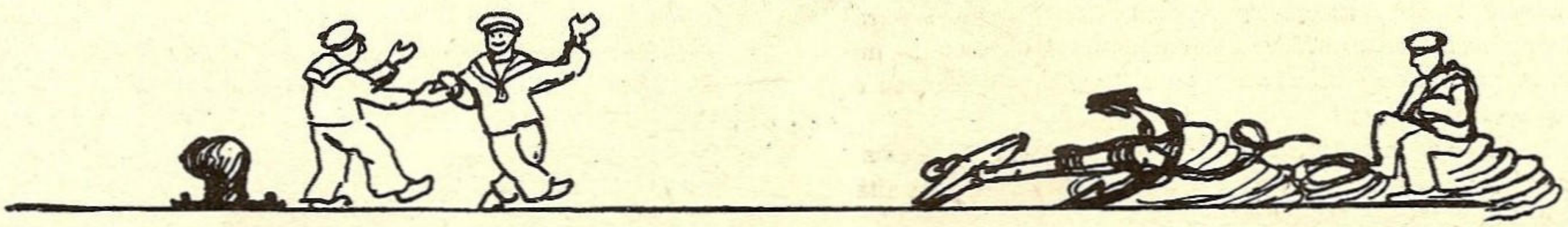
Intrând în al zecelea an, publică un înflăcărat editorial, terminat cu deviza: *„Gândul nostru tot la mare şi la Dunăre".*

Intr'un articol se arată situaţia precară a societăţii de navigaţie precară a societăţii de navigaţie bulgară, iar în altul vorbind de noile cumpărături ale S. M. R. încheie astfel:

„Din cele expuse se văd sforţările lăudabile ale Regiei Române şi marile jertfe ale guvernului pentru menţinerea pieţelor vechi şi câştigarea celor noui pentru produsele agriculturii române, în timpurile actuale critice, şi crearea unor ziduri vamale.

Astăzi, factorii responsabili dela noi nu pot să soluţioneze problema valutei străine, necesară Asociaţiei bulgare de navigaţie, pentru realizarea cumpărării de vase ce s'a proiectat, cu care mărindu-şi parcul de vapoare, să fie în stare, cu navlu de export, să transporte produse bulgare, a căror majoritate se transportă acum de vapoare străine.

— Radiotehnica în marină, Isadora Duncan şi marea, amintiri de război, noutăţi, etc.



INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

STATELE UNITE. Flota de Atlantic — care fusese trimeasă în Pacific, încă din Ianuarie 1932, pentru manevrele obicinuite — continuă să fie reţinută în acele ape şi după manevrele uzuale din anul acesta, „pentru motive de economie".

Tema manevrelor din anul acesta, a fost un atac inamic asupra coastei westice a U. S. A., ceeace lasă să se întrevadă teama de un eventual conflict cu Japonia.

FRANŢA. Nu se ştie încă ce se va face cu corpul lui *Atlantique* : reparaţia ar fi fost evaluată la circa 200.000.000 franci ; după unele ştiri, Compania se gândeşte la abandonarea lui, asigurătorilor, iar după altă versiune, el va fi amenajat ca ţintă pentru flota de război franceză. Compania proprietară, a declarat că îndată ce se va pronunţa imposibilitatea de reparare a corpului, va începe construirea unui vas care să-l înlocuiască ; deasemeni, vor fi puse în curând în şantier, 2 pacheboate rapide, pentru linia Marsilia-Alger, cari vor servi în război drept crucişătoare auxiliare şi transporturi de trupe.

Situaţia construcţiunilor navale

La finele anului 1932, tonajul vaselor în construcţie se ridică la 109.000 tone, la care s'au adăogat cele 75.000 tone ale lui *„Normandie"*, cel mai mare vapor din lume, cu 160.000 cai putere şi o iuţeală de 30 noduri.

GERMANIA. 1) In Iulie 1932, vasul-şcoală cu vele *Niobe,* al marinei de război germane, surprins sub vele de un gren puternic, s'a răsturnat, înecând aproape întreg echipajul şi elevii ce-i avea la bord. Pentru înzestrarea marinei de război, cu un nou vas-şcoală, asemănător *Niobei,* s'a deschis o subscripţie publică, şi pe lângă aceasta, se vinde şi o carte, al cărui beneficiu net, se varsă fondului subscripţiei.

2) Crucişătorul-şcoală *Köln,* se găseşte în călătorie de studii : după ce apărăsit Spania, a vizitat Messina, apoi Alexandria, unde a rămas până la 25 Ianuarie. De aci, a făcut un drum neîntrerupt de 4.200 mile, prin canalul Suez, marea Roşie, oceanul Indian, până la Madras, îndreptându-se apoi către Sabang, în Indiile Olandeze.

Un nou record de viteză.

Transatlanticul *„Bremen"* al Norddeutscher Lloyd a traversat Atlanticul în 15 ore şi 56 minute, bătându-şi propriu său record cu 47 minute. Viteza medie a fost de 27,57 noduri.

Vopsea şi lac incombustibil

După dezastrul vasului „Atlantique", companiile germane au făcut experienţe în diferite climate cu vopsele şi lacuri necombustibile, care au dat rezultate excelente.

ANGLIA. In legătură cu construcţia *Super Cunarder*-ului : în Camera Comunelor, Ministrul Tezaurului a declarat că guvernul va acorda ajutorul său pentru terminarea construcţiei, numai dacă se va putea demonstra în prealabil rentabilitatea lui, şi dacă marile companii de navigaţie britanice, se vor uni pentru a conlucra în viitor. Este probabil că *Cunard Line* se va uni cu *White Star Line,* după modelul lui *Hapag-Lloyd-Union.*

JAPONIA. 1) La Yokosuka, s'a început construirea unui crucizător de 10.000 tone ; despre el presa japoneză spune că va avea o mare asemănare cu chiurasatul german şi că va fi cel mai modern şi mai rapid vas al marinei de război nippone.

2) Programul naval viitor, prevede construirea, înainte de toate, a unui crucişător de 8.500 tone, şi a unei nave-bază de submarine.

OLANDA. Pe cuirasatul pază coastă *De Zeven Provincien,* al marinei Indiilor Olandeze, a izbucnit o revoltă a echipajului, care ne reaminteşte de revoltele din timpul marinei cu vele. Sub influenţe politice, pare-se, echipajul colonial, ajutat şi de câţiva mateloţi olandezi, a sechestrat sau îndepărtat pe comandant şi pe unii ofiţeri, a pus stăpânire pe vas şi a plecat către baza navală dela Soerabaja, pentru a protesta contra reducerii soldelor. Urmărit de forţe, trimise pentru a captura vasul şi rebelii, *De Zeven Provincien* în urma refuzului de a se preda necondiţionat, a fost bombardat de un hydro-avion al marinei de război, ceeace aduse capitularea fără condiţii a rebelilor. Echipajul rebel a fost numai decât debarcat, iar capii revoltei au fost închişi.

RUSIA

— In flota rusă din marea Neagră a fost încadrat un purtător de avioane, probabil, un fost vas comercial, *„Liotcik"*, ce are un deplasament de 3900 tone, o viteză de 18 noduri pe oră şi poate să transporte 20 avioane. De asemenea torpiloarele *„Vorovski"* (fost „Kerci") şi *Kalinin"* (fost „Gadjibey"), scufundate în portul Novorosisk în 1918 şi care au fost scoase la suprafaţă. Aceste vase, lansate în 1916, au un deplasament de 1450 tone, o viteză de 33 noduri pe oră şi sunt înarmate cu câte 4—10 cm. tunuri şi cu câte 12 tuburi de lansat torpile. Viteza lor actuală e de 25—27 noduri pe oră. Torpiloarele de acelaş tip sunt *„Petrovski"* (fost „Korfu"), *„Nezamojnii"* (fost Zante") *„Şaumian"* (fost „Levkos") şi *„Djerzinski"* (fost „Kaliakria").

Flotei rusă din Marea Neagră a fost redat submarinul *„Stalin"* (fost „Orlan"), scufundat de englezi în 1919 în portul Sevastopol şi apoi ridicat la suprafaţă. Vasul a fost construit în 1915. De acest tip n'a rămas decât un singur submarin *„Politruk"* (fost „Nerpa").

— Guvernul sovietic duce tratative cu Spania pentru comanda a 50 vapoare, al căror cost va fi plătit în petrol.

Această propunere a fost făcută mai întâi consecutiv şantierelor germane, franceze şi italiene, care însă au refuzat tranzacţia.

— Vaporul *„Vladivostok"*, construit în Italia şi vasul pescăresc *„Paltus"* (620 tone) au sosit la Murmansk. In curând vor fi gata încă 4 vase pescăreşti de câte 1300 tone, comandate în Italia.

— Canalul care se construeşte şi care va lega mările Albă şi Baltică are o mare importanţă. Cea mai mare parte a materialelor lemnoase va fi expediată pe acest canal, dela Arhanghelsk la Leningrad, drumul fiind mult mai scurt. Canalul începe la marea Albă, lângă Saroco şi urmează calea fluvială naturală (râul Vima, lacul Onega, râul Svir, lacul Ladoga şi râul Neva). Lungimea lui va fi de 720 km. inclusiv 225 km. de cale fluvială existentă azi. Era

vorba ca acest canal să fie inaugurat în primăvara 1933, dar avându-se în vedere sistemul de lucru al ruşilor, inaugurarea lui va fi probabil, amânată.

— Guvernul rus depune sforţări pentru ridicarea regiunilor nordice ale Siberiei. In cursul acestui an se proeectează 4 expediţii comerciale. Una din ele va porni din Kirenks şi va avea de scop ridicarea comerţului lângă gura fluviului Lena.

A doua va porni din acelaş punct şi va merge în insulele siberiene, a treia, spre râul Hatanga.

A patra expediţie, cea mai riscată, va avea de scop deschiderea unei căi maritime între Arhanghelsk şi Vladivostok şi înfiinţarea de centre comerciale pe acea cale. Expediţia va avea la dispoziţie un spărgător de ghiaţă.

Afară de aceasta, 28 vapoare, din care 8 engleze, au fost angajate într'o expediţie comercială spre gura fluviului Enisei. Vapoarele au plecat în grupuri câte cinci, în Septembrie 1932.

La dispoziţia expediţiei sunt câteva radiotelegrafe şi hidroavioane.

— Potrivit datelor oficiale, personalul flotei roşii a fost, în 1932, de 29.039 ofiţeri şi marinari.

— Crucişătorul *„Amiralul Korniloff"*, a cărui construcţie a început în 1913, a fost terminat de bolşevici şi botezat *„Krasnaia Bessarabia"* („Basarabia Roşie"). Viteza vasului e de 27,5 noduri pe oră, deplasarea 7600 tone. Armamentul lui se compune din XV—13 cm. şi IV—7,5 cm. tunuri, 2 aparate de lansat torpile şi avioane. Vasele de acelaş tip din Marea Neagră sunt : *„Profintern"* (fost „Svietlana") *„Cervonia Ucraina"* (fost „Amiralul Nahimoff") şi *„Krasnâi Kavkaz"* (fost „Amiralul Lazareff") iar în marea Baltică, *„Voroşilov"* (fost Amiralul Butakoff"). Aceste crucişătoare pot să transporte şi 100 de mine de baraj.

(Din revistele *„Morskoi Svornic"*, Leningrad şi *„Ceasovoi"*, Paris, pe care le recomandăm pentru informaţii din S. S. R.).

ITALIA.

Intre 8—14 Aug. 1932 au avut loc mari manevre navale, a căror prima parte a avut un caracter operator-strategic, iar partea a doua un caracter tactic. La manevre au participat 100 vase, 30 submarine şi 23 escadrile de avioane (în total 200 hidroplane şi aeroplane), sub conducerea generală a amiralului Duci, şeful marelui Stat major al marinei, care a avut pavilionul pe crucişătorul *„Zara"*. Manevrele s'au făcut în partea centrală a Mării Mediterane.

Călătoria transatlanticului „Conte di Savoia"

Noul transatlantic italian *„Conte di Savoia"*, după călătoria de inaugurare, a purces la a doua, plecând la 5 Ianuarie din Genova şi ajungând la New-York în ziua de 12, după două opriri la Gibraltar şi Villafranca, înaintea itinerarului. La întors de asemenea a trebuit să-şi micşoreze viteza, pentru a nu intra în portul Genova înaintea orei fixate.

FINLANDA. 1) S'au terminat cele 2 cuirasate pază-coastă, cari constitue o reapariţie modernizată a acestui tip de vase, căzut odinioară în desuetudine. *Väinemöinen* şi *Ilmarinen* au datele următoare :

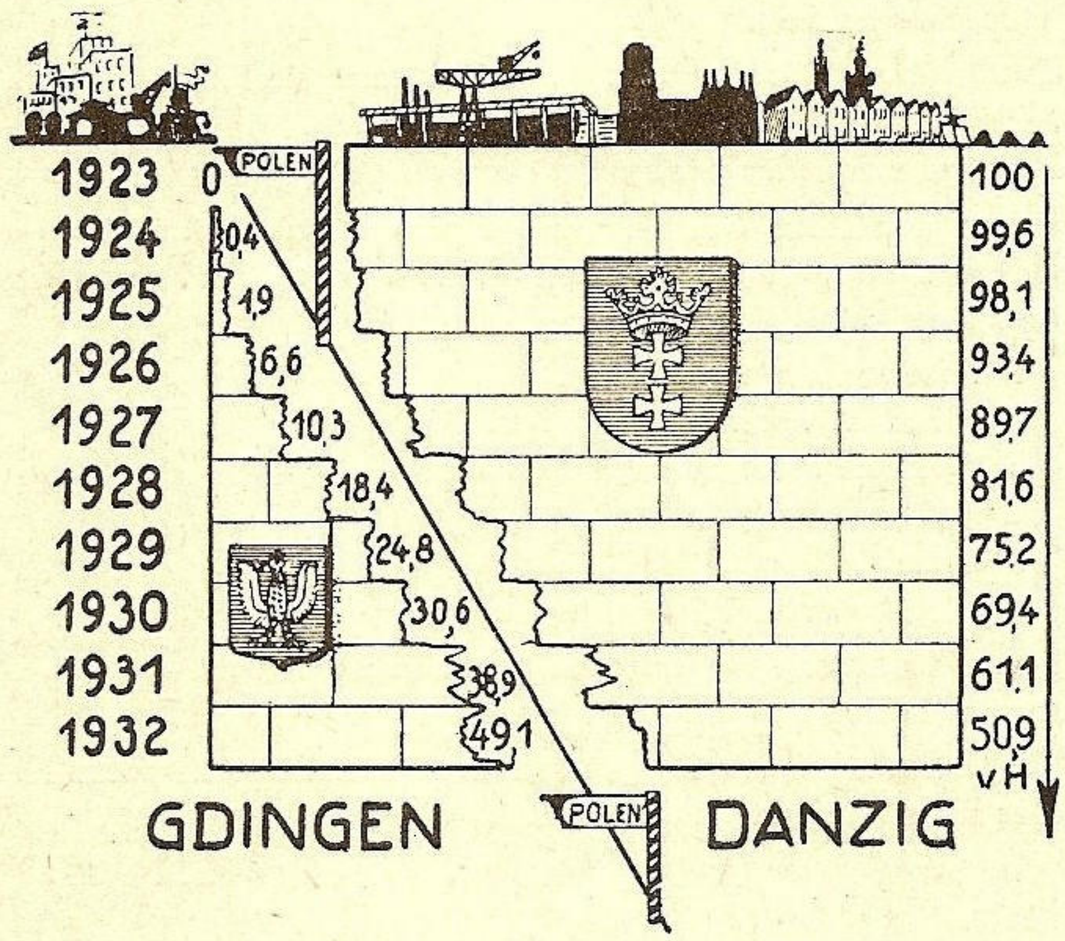
Depl = 4.000 t.	motoare Diesel	Artilerie : 4 piese de 254 m/m în 2 turele duble
pesc = 4 m 5	viteza = 15-16 mile	cuirasă : 120-125 m/m

Este de remarcat, că aceste vase au fost construite în şantiere finlandeze, cari în prealabil au trebuit să fie mărite, ceeace explică întârzierea adusă în construcţia lor. Pescajul lor redus, le permite a naviga prin meandrele insulelor finlandeze, putându-şi îndeplini perfect rolul lor.

2) S'a comandat un vas-şcoală cu vele, pentru instruirea elevilor şi ofiţerilor marinei de răsboi finlandeze.

POLONIA

Germania este îngrijorată de avântul ce-l ia Gdynia în dauna Danzigului ; schema de mai jos, luată din almanachul „Deutsche Seefahrt 1933" al lui „Deutschen Flotten-Verein" este sugestivă.



Când va fi terminată linia ferată Gdynia—Silezia poloneză, Gdynia va deveni punctul de tranzit între bazinul dunărean şi marea Baltică, precum şi între ţările Scandinave şi Estul Europei.

Din ţară

CONVOCARE

Toţi membrii Ligii Navale Române din întreaga ţară sunt rugaţi cu stăruinţă a lua parte la Adunarea Generală ce va avea loc Duminică 2 Aprilie a. c., ora 10 dim. la Cercul Militar din Capitală.

La ordinea de zi va fi : starea financiară şi descărcarea Comitetului de direcţie pe 1932, alegerea noului Comitet, schimbarea statutelor, propuneri şi chestiuni în studiu pentru activitatea Ligii Navale.

*

Comitetul central al Ligei Navale, a fost convocat în ziua de 1 Martie 1933 sub preşidenţia d-lui C.-Amiral Coandă.

S'au format zece sub-comisii de studii pentru dversele chestiuni : 1) Revista. 2) Statute. 3) Salvarea. 4) Turism. 5) Navigaţia de plăcere. 6) Şcoala apei. 7) Propaganda. 8) Program de studiile mărei. 9) Protecţia pavilionului român.

Liga Navală având şi un rol de studii a diverselor probleme navale — ca şi Institutul Social — aşteaptă şi primeşte cu mulţumire orice păreri, informaţii şi sugestii în legătură cu chestiunile în studiu.

*

S'a tipărit de către Liga Navală Română *„Noua metodă de a deprinde Innotul în 10 minute* de Locot. Paul Epureanu fost campion de înnot. Cartea se găseşte la sediul central de L. N. R. cu preţul de lei 12. Pentru membrii 25% reducere.

Yacht Club Bucureşti

In ziua de 1 Martiea avut loc prima Adunare Generală a Yacht-Clubului din Bucureşti la care a participat un important număr de membrii.

D-nii Vice Preşedinte N. Caranfil a citit Darea de Seamă a activităţii Asociaţiei în 1932.

Este foarte interesant de relevat că această Asociaţiune care şi-a inceput activitatea numai în Mai 1932, a răuşit să construiască un pavilion cu vestiare etc., etc., un garaj şi atelier de bărci la Znagov

unde şi-a amenajat un colţ din pădure într'un loc de o frumuseţe deosebită.

Clubul a fost foarte frequentat şi materialul navigant s'a arătat insuficient faţă de entuziazmul membrilor pentru sportul văslitului şi a bărcilor cu vele.

Totalul investiţiilor făcute până la 31 Decembrie 1932 este de Lei 470.434.

Numărul membrilor aceiaşi dată era de 46.

Asociaţia a cerut Municipiului o sporire a terenului şi s'a decis cumpărarea de noi bărci de sport, astfel ca pentru noul sezon care se deschide la 10 Aprilie Clubul va avea :

5 Yolle cu vele de 10 m. p.
3 skifuri de sport
3 giguri de sport cu 2 perechi rame
2 giguri pentru plimbare
3 canoe
1 şalupă

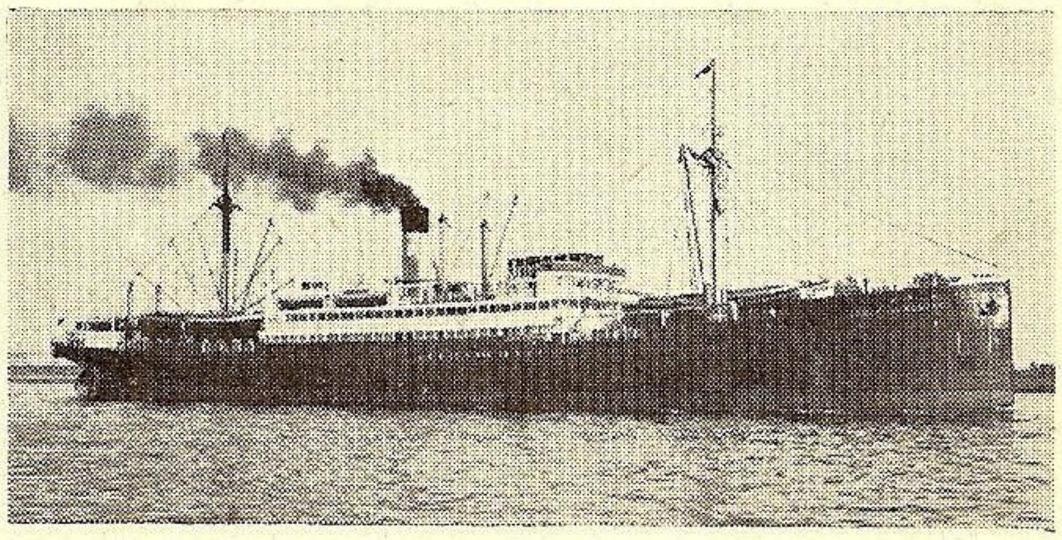
Pentru luna Iunie se proectează facerea unor regate la care să participe şi Cluburile din Transilvania.

Yacht-Clubul Bucureşti reprezintă o dovadă de ce se poate realiza cu voinţă, pasiune şi devotament.

L. N. R.

Ofiţeri şi echipaj vap. „Peleş" :

Comandant, Asingher Oscar ; secund, Lateş Petre ; of. II, Georgescu Pierre ; of. III, Dumitrescu Leon ; of. IV, Botez Călin ; şef-mecanic, Gazibar I. ; mec. II, Kunkel Frantz ; mec. III, Koloman S.; radio, Mateescu ; 24 oameni punte şi maşini.



Echipajul a plecat în ziua de 1 Martie la Hamburg spre a lua în primire vaporul ce va pleca cât mai curând la Cardiff, spre a încărca cărbuni pentru Haiffa. Apoi va veni în ţară probabil la mijlocul lunei Aprilie.

CERCETAŞII MARINARI.

Jamboreea dela Gödölo — Comandamentul Marei Legiuni a acceptat să ia parte la jamboreea internaţională dela Gödölo din Ungaria. Cercetaşii marinari vor avea o tabără aparte pe o insulă de pe Dunăre. După înscrierile făcute până acum se crede că vor lua parte peste 20.000 de cercetaşi.

Excursii pe Dunăre — Gustul escursiilor pe apă începe a atrage cât mai mult pe cercetaşi. După escursia cercetaşilor din Silistra, care dela jamboreia din Sibiu s'au întors prin Arad, Timişoara, Buziaş şi de acolo pe Dunăre acasă ; după excursia cohortei de verde sub conducerea d-lui Dr. Dumitriu pe Dunărea de jos până la Insula Şerpilor şi înapoi, — acum sunt pe cale de executare alte două : una la Istambul a legiunei Bucureşti, sub conducerea d-lui Dr. Daia. Alta dela Galaţi la Baziaş a cohortei din Botoşani, sub comanda d-lui Prof. Adam.

Reducerea pentru membri L. N. R.

Aducem cu plăcere la cunoştinţă membrilor L. N. R. că şi Societatea Română de Navigaţie pe Dunăre S. R. D. a avut bunăvoinţa de a face următoarele reduceri la preţul călătoriilor pentru membrii Ligei:

25% pentru călători izolaţi.
50% pentru călătorii în grupe de minimum 20 persoane.

Rectificare

Articolul intitulat „Un Marinar" apărut în revista noastră No. 1 este scris de d. căpitan *Sandovici,* iar nu Dancovici cum din eroare a apărut.

Invitaţiune

Domnii turişti amatori fotografi, sunt rugaţi a ne trimete fotografii cu vederile pitoreşti de pe litoralul mărei, dunărei sau altor localităţi sportive nautice, în vederea organizărei unei expoziţii în genul sus arătat.

Fotografiile vor fi trimese pe adresa centralei Bucureşti, purtând semnătura operatorului.

De asemenea sunt rugaţi d-nii Preşedinţi de secţiuni cât şi Comandanţii de vase să ne trimită fotografii de grupuri pentru a le reproduce în Revista noastră.

O explicare

In ziarul *„Adevărul"* din 10—11 Martie a. c., o comunicare pe care D. C-dor Ionescu-Iohnson a dat-o ca făcută în faţa adunărei generale a Ligei Navale în ziua de 24 Ianuarie.

Faptul a provocat unele legitime nemulţumiri în sânul membrilor Ligei. Pentru a nu se da loc la interpretări greşite, este bine ca să lămurim aci, cu toată sinceritatea, întâmplarea nedorită şi neplăcută.

Discuţiile şi comunicările din şedinţa adunărei generale au fost numai rezumate în darea de seamă, publicată în No. 1 al revistei din Ianuarie 1933.

D. Comandor a cerut să se publice în revistă comunicarea sa în întregime, prezentând şi un text care ar fi putut apărea numai în două, trei numere de revistă.

Această lucrare scrisă, deşi conţinea chestiuni interesante cari puteau servi ca articole pentru revistă, nu s'a putut publica din cauză că nu avea un caracter destul de obiectiv, fiind scrise într'un stil agresiv, în ton de polemică.

Dacă cele scrise erau identice cu cele vorbite în Adunarea Generală nu poate nimeni preciza — nici chiar oratorul devenit scriitor — căci *verba volant,* întrucât discuţiile nu au fost stenografiate, iar impresia lăsată de cele vorbite nu a fost acea care rezultă din cele scrise.

D. Comandor publică lucrarea, refuzată de noi, în ziarul *„Adevărul"*. Dacă lucrarea apărea sub formă de articol, Liga nu avea nici un amestec în această chestiune. Ori, apare sub forma de comunicare făcută în Adunarea generală ; mai mult, apare cu unele *sub-titluri* pe care chiar autorul nu le recunoaşte a fi scrise de el. De aci se nasc diverse interpretări menite a strica spiritul de armonie, şi de solidaritate a societăţei noastre.

Regretăm faptul întâmplat şi ţinem să precizăm că cele publicate sunt simple păreri personale ale unui membru din Ligă. Comitetul însă nu împărtăşeeşte acest mod de vedere şi de acţiune, întrucât Liga trebue să rămână îndrumată pe aceeaş linie de conduită trasată prin statutele ei.

Liga nu trebue târâtă în luptele şi neînţelegerile personale, ea trebue să lucreze în afară şi pe deasupra patimilor omeneşti.

Se pot expune păreri şi studii critice în chip obieectiv asupra tuturor chestiunilor de ordin general, dar nu personal.

Trebue să recunoaştem cu durere că dacă Liga se desvoltă aşa de încet, una de cauze este că în drumul ei întâlneşte şi obstacole morale pe lângă cele materiale.

Liga Navală este şi trebue să rămână un teren neutru.

Idealul comun urmărit prin Ligă trebue să *unească* nu să despartă.

Vice Preşedintele Ligei Navale Române
C. Amiral I. COANDĂ

DE LA S. M. R.

O circulară a Direcţiunei.

Incheindu-se bilanţul anului 1932 îmi împlinesc o datorie către toţi colaboratorii mei să le aduc la cunoştinţă rezultatul muncei ce toţi au depus dela mic la mare, pentru progresul acestei instituţii.

Acest rezultat este încurajator ; trebue să ne dea puteri noi şi speranţa pentru mai bine, căci am convingerea că prin eforturi mai mari se poate obţine mai mult.

In linii generale din activitatea Serviciului Maritin pe anul 1932, rezultă că s'au transportat mai mult, faţă de 1932,

Pasageri 7830, mărfuri tone 68.099.

Ca să putem aprecia această cifră, trebue să vă spun că în 1931 deficitul a fost de *57.266.131 lei, iar în 1932 deficitul a fost micşorat cu circa 16.000.000 lei.*

S. M. R. instrueşte şi formează o profesiune — aceia de marinar — care, dacă nu ar exista S. M. R., din lipsă de un tonaj important sub pavilion român, ar fi ameninţat să dispară.

A purtat cu fală în apele străine pavilionul român.

A vărsat Băncei Naţionale valută străină în valoare de circa 21.500.000 lei.

A introdus în ţară un număr de circa 7051 pasageri din Orient care staţionând sau tranzitând prin România, au cheltuit diferite sume de bani.

A eşit direct din ţară, ori prin tranzit, un număr de circa 9307 pasageri care, de asemenea, au produs în diferite feluri venituri ţărei.

A transportat din ţară în diferite porturi străine o cantitate de circa 13745 vagoane diferite mărfuri, făcând să intre în ţară valuta corespunzătoare valoarei lor.

Astfel fiind, nu ar trebui ca S. M. R. să fie considerat ca o instituţie deficitară, căci subvenţia ce ţara îi acordă o recuperează în mod indirect sub alte forme.

Dacă ţinem seamă de scăderea simţitoare a navlurilor în 1932 faţă cu 1931, de dificultăţile avute în 1932 din cauza contingentărilor, a restricţiunilor de devize, de devalorizarea lirei sterline (dela 816 la 580 lei) şi toate dependentele ei : lira egipteană, lira palestiniană, lira siriană, de devalorizarea drahmei (dela 2.20 la aproape 1 leu), suntem în drept să afirmăm că bilanţul anului 1932 s'a încheiat în mod destul de satisfăcător, datorită muncei ce toţi au depus pentru a ajunge la acest sfârşit.

Cei în drept, care au fost în măsură a aprecia acest rezultat, mi-au adresat mulţumiri pe care şi eu la rândul meu le transmit tuturor colaboratorilor mei.

Director S. M. R.
Comandor A. SION

Situaţia vapoarelor.

„Dacia" se află în cursă. Conform itinerariului, va sosi la Constanţa la 10 c. dela Haifa.

„România" va sosi la Constanţa venind dela Alexandria.

„Regele Carol" se află în rezervă la Constanţa.

„Principesa Maria" va pleca din Constanţa la 13 c. pentru Salonic.

„Durostor" pleacă la 9 c. din Constanţa pentru Grecia.

„Bucureşti" a sosit la Constanţa dela 6 c.

„Ardeal" a sosit la Constanţa dela 7 c. Va pleca în Dunăre pentru încărcare la 14 c.

„Iaşi" se află la Constanţa.

„Carpaţi" descarcă cărbuni din Alexandri la Pireu.

„Dobrogea" a sosit la Constanţa dela 19 Februarie.

„Bucegi" se află la Constanţa dela 6 c. afretat din Dunăre pentru Occident.

Navigaţia pe Dunăre fiind reluată, vapoarele S. M. R. vor intra în itinerariul Dunăre-Levant.

Vaporul „Ardealul" e destinat să servească Siria şi Palestina în locul vaporului „Iaşi", scos din circulaţie, odată pe lună. Impreună cu cursele ce le face vaporul „Dacia", porturile din această parte a Mediteranei vor fi vizitate de vasele noastre de trei ori pe lună, afară de cursele ce le fac vapoarele „Dobrogea" şi „Bucureşti" şi cu pasageri şi cu mărfuri.

Vaoprul „Iaşi" va fi vândut la licitaţie.

Reluându-se navigaţia pe Dunăre, „Ardealul" va face cursa viitoare pornind din Dunăre.

Cele trei vapoare achiziţionate pentru S. M. R., vapoare cari vor fi botezate *„Peleş", „Alba-Iulia"* şi *„Putna"*, vor fi aduse unul după altul în ţară. După cum s'a anunţat, echipajul destinat celui dintâi se află la Hamburg spre a-l lua în primire. Pentru al doilea va pleca peste două săptămâni, iar pentru al treilea, în cursul lunei Aprilie.

O şalupă cu roţi

In luna Decembrie, în ziua de 12, a sosit în portul Constanţa o şalupă de un desen curios, având la bord pe un mare amator, al sportului de apă d-l Stipkovits din Burgenland.

Şalupa are 5 m. lungime, cu prova şi pupa ascuţite, având lărgimea de 1.40, iar adâncimea de 50 cm. Propulsor, vele şi un motoraş cu 2 cilindri. Pentru mersul pe uscat are o instalaţie provizorie, care permite a se monta trei roţi, realizând şi mersul pe uscat.

Plecat în ziua de 26 Septembrie din Burgenland de pe minunatul lac Neusiedler SEE, centru mare de Yachting în Austria, parcurge drumul până la Dunăre pe apă şi pe uscat cu mijloace proprii. Străbate Dunărea coborând în josul apelor ei fără nici un accident de navigaţie până la Sulina. Părăseşte Sulina în ziua de 28 Noembrie, urmărind coasta spre Sud, intenţionând să atingă Constanţa.

După peripeţii de aproape 14 zile, supt de vânt şi de apa mărei, ros de o foame grozavă, temerarul navigator este aruncat pe plajă la Constanţa de o furtună de Nord puternică. Scăpă fără nici un accident serios atât el cât şi şalupa „Burgenland"

Făcându-se apel la Yacht Club Regal Român pentru asistenţa marinărească, d-nul Stipkovits a fost găzduit tot timpul pe seama Yacht-Clubului, iar şalupa a fost luată în primirea parcului de cutere, unde i s'a făcut reparaţii şi s'a pus în stare de navigare.

Cum din cauza vremei şi din motive pecuniare, d-sa nu a putut continua voiajul, Yacht Club a luat în păstrare şalupa Burgenland, depozitând-o în magazia de cutere, până la reîntoarcerea d-sale, când îşi va relua voiajul spre alte meleaguri.

Gestul nostru şi tradiţionala ospitalitate, chiar şi pe mare, au fost menţionate cu elogii măgulitoare la adresa noastră de către ziarele austriace.

Lt. ED. GHEZZO

Piaţa cerealelor

GRAUL. — Odată cu desgheţarea Dunării, exportatorii de cereale au început să se intereseze de posibilităţile traficului produselor noastre agricole, cari urmează să fie vândute în străinătate.

Pentru moment, însă perspectiva unui export mai pronunţat nu se prea vede, datorită faptului că importatorii stau în rezervă. Pe de altă parte deiţnătorii americani oferă porumbul la un preţ ce ne concurează.

Atât porumbul de Plata, cât şi cel Nord american, se oferă la Rotterdam cu 3,10 fiorini suta kgr.

Aproape acelaş preţ se plăteşte şi pentru porumbul românesc la Hamburg şi la Rotterdam.

De menţionat este faptul că toate calităţile de porumb vândute în ultimul timp cif. Hamburg, nu sunt destinate consumului în Germania, ci se reexpediază din acest port cu mici vaporaşe spre Danemarca.

Pentru încărcarea directă din Dunăre, spre porturile Danemarcei se expediază partizi dela 1250 tone în sus cotând 3,20 fiorini suta kilograme.

ORZ. — Oarzele continuă să fie neglijate, atât din cauza scăderii preţurilor cât şi a lipsei de cereri.

Avem disponibil cantităţi importante de acest produs, depozitate în porturile Reni, Chilia, Ismail, etc.

Se crede însă că se vor produce cereri şi pentru acest articol, care trebuie neapărat exportat, făcând loc recoltei viitoare.

FASOLEA se menţine la un preţ scăzut şi nu cotează pe piaţa Anvers decât circa 40 franci suta kg.

Celelalte produse sunt staţionare şi abia pe la sfârşitul lui Martie sau începutul lui Aprilie vor putea fi negociate.

Cât priveşte *exportul porumbului* s'au angajat 10 vapoare necesare transportului.

Dar cum nu s'a putut exporta în întregime, vânzătorii sunt obligaţi prin contracte să livreze şi restul, astfel că până la sfârşitul lunei Martie, acest articol, trebuie să fie predat.

Zilele acestea urmează să sosească şi vasele „Modesta" sub pav. englez, „Tregothnan" pav. agiptean, „Lucy" pav. leton, „Maria Toft" pav. danez şi „Simon" pav. elen, aducând în tranzit o importantă cantitate de grâu american destinat pentru Cehoslovacia şi Austria.

In portul Sulina au sosit deasemeni vasele „Oituz" şi „Basarabia" sub pav. român şi „Ewoikos" sub pav. elen.

„Oituz" este ordonat pentru Reni în vederea completării caricului pentru Anglia, iar „Ewoikos" va veni spre a încărca mărfuri cu destinaţia Roterdam. „Basarabia" n'a fost încă navlosit, dar se crede că va încărca cereale pentru Sicilia (Italia).

PIAŢA NAVLULUI FLUVIAL. — Piaţa navlurilor e foarte scăzută, din cauză că nu sunt cereri.

S'au făcut câteva închirieri de şlepuri, dar foarte reduse.

S'a plătit pentru şlep de capacitate 3000—K.B. 6—700 lei pe zi ; şlep de 2000—2600 K.B. cu 500 lei pe zi şi şlepuri capacităţi mai mici 3—400 lei pe zi.

O altă cauză care contribue la scăderea navlului fluvial e şi aceia că ţăranii nu pot veni cu cereale în oboare, din pricina drumurilor impracticabile. Nefiind marfă, nu sunt cerinţe pentru navlosire de şlepuri.

Se speră însă că îndată ce timpul se va încălzi şi produsele vor putea fi mai uşor transportate, chiria şlepurilor să se ridice.

Pentru colaboratorii revistei noastre

Articolele publicate în revistă se vor plăti autorilor după cum urmează :

Lei 2000 pentru lucrările originale,
„ 1000 pentru compilări şi recenzii,
„ 800 pentru traduceri,
„ 100 pentru informaţii.

Coala se va socoti de opt pagini tipărită.

Autorii articolelor vor specifica odată cu trimiterea lucrări dacă este originală, traducere, compilaţie, etc., precum şi numele autorilor de care s'a servit.

Textul va fi scris citeţ, cu mâna sau maşina pe o singură pagină, şi cu spaţiu liber pe margine pentru corectură.

D-nii abonaţi sunt rugaţi a comunica orice schimbare de domiciliu, altfel nu se poate răspunde de neprimirea revistei.

Lista căpitanilor din marina comercială

posedând brevet I de Căpitan de Lungă Cursă după noul regulament.

1. Amedeu Heinrich, comand. vap. „Prahova".
2. Aşingher Oscar, comandant. vap. „Constanţa".
3. Antonescu Ioan, comandant. vap. „Carpaţi".
4. Brânzei Dumitru, pensionar.
5. Bădescu Gheorghe, comandant. vap. „Iaşi".
6. Buzagiu Mihail, comandant. vap. „Bucureşti".
7. Ciucioiu Nicolaie, detaşat agenţia Brăila.
8. Dumitriu Alexandru, comandant. vap. „Oltenia".
9. Dumitriu Ioan, disponibil.
10. Diaconescu Nicolae, comandant. petrolier „Steaua Română".
11. Hrubes Maximilian, comandant. vap. „Dacia".
12. Ionescu Mihail, pensionar.
13. Ionescu Nicolae, pensionar.
14. Istrate David, comandant. secund vap. „Prahova".
15. Luis Gheorghe, comandant. vap. „Jiul".
16. Manolescu Mihail, agenţia S. M. R., Galaţi.
17. Mauguş Nicolae, comandant. vap. „Oituz".
18. Niculescu Radu, comandant. vap. „Barbu Ştirbei".
19. Niculescu Dumitru, disponibil.
20. Păun Vasile, detaşat agenţia S. M. R. Galaţi.
21. Popescu Niculae, pensionar.
22. Petrescu Petre, pensionar.
23. Paraschivescu Emil, comandant. vap. „Bucegi".
24. Petricu Vergiliu, disponibil.
25. Răşcanu Iosif, comandant. vap. „Ardeal".
26. Simatu Gheorghe, comandant. vap. „Jiul".
27. Tonegaru C-tin, detaşat în Direcţia S. M. R. face funcţia de avocat.
28. Vlasopol Spiridon, comandant. vap. „Inginer Vlasopol".
29. Vasiliu Dumitru, comandant. vap. „Milcovul".

Jocuri

PROBLEMA I

ALO ! MANGALIA VARNA !

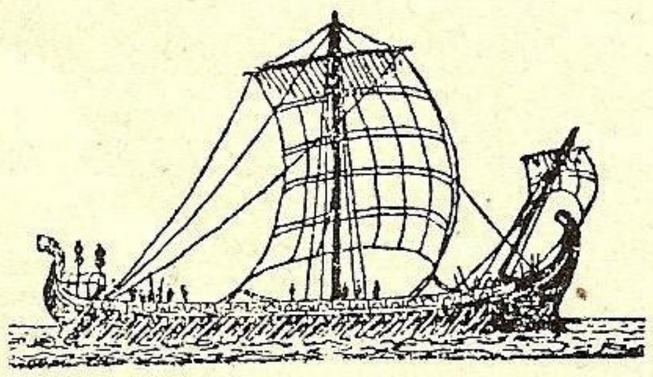
Cine telefonează ? Ghiciţi !
Intrebuinţaţi pentru aceasta literele cuvintelor de mai sus !

PROBLEMA II

Aritmogrif.

1, 2, 4, 7, 8.
1, 2, 5, 9, 7, 10.
1, 2, 6, 11, 10, 2, 3.
1, 3, 8, 12, 11, 6.

Inlocuiţi cifrele cu litere şi veţi găsi numele ce trebuiau să le poate cele 4 contratorpiloare comandate în Italia înaintea de război.



VOCABULAR DE TERMENI NAUTICI

De mulţi ani se discută asupra întocmirei unei lucrări documentate cu privire la termeni nautici în limba română. Dar, nu ştiu cum s'a făcut, că până azi nu avem încă nici o lucrare, oricât de redusă. Poate tocmai din pricină că s'au croit lucrări în proporţii prea mari.

N'ar strica să fim mai modeşti şi mai harnici.

Am auzit pe unii filologi criticând pe marinari cu multă asprime, pentru faptul că au introdus în limbă atâtea cuvinte străine, *neologisme* şi *barbarisme*...

Dar ce erau să facă ? *Arhaisme* navale nu avem în limba noastră. Şi chiar ţări mari cu tradiţii navale, ca Franţa, au o terminologie nautică formată în mare parte din cuvinte italieneşti şi englezeşti.

In epoca de renaştere a Marinei Române, prin părţile noastre, erau marinari greci şi italieni, dela cari am luat cele mai multe numiri.

De altfel două limbi navale stăpânesc mările : Italo-Greacă (Levantină) pentru Mediterana şi Engleza pentru restul lumei.

Există o tendinţă de unificare pentru o limbă navală internaţională, personalul unei nave să poată fi înţeles în orice port de pe glob.

Pentru un studiu serios e nevoe de erudiţie şi cunoştinţi de filologie comparată. Prea multă pretenţie. Până azi Marina Română n'a produs nici un filolog.

Până ce vom putea atinge idealul să ne mulţumim cu mai puţin. Ca să răspundem la cererile cari ne vin din ţară şi străinătate ne-am hotărât să scoatem deocamdată un mic vocabular în patru limbi. Mai târziu vom întocmi o lucrare mai complectă cu explicarea fiecărui termen în parte.

J-B.

Românește	Italieneşte	Franţuzeşte	Englezeşte
		A	
abandon	abbandono	abandon ; délaissement	abandon
a abandona	abbandonare	abandonner	to abandon
abataj în carenă	carenare; abatimento in carena	abattage en carène	careening
a abate	abbattere	abattre	to cast
a aborda	investire	aborder	to board ; to collise
abordaj	urto; collisione; investimento	abordage	boarding ; collision
a acosta	accostarsi	accoster	to come alongside
acte de bord	carte di bordo	papiers du bord	ship's papers
act de naţionalitate	atto di nazionalisazione	acte de francisation	certificate of registry
a afreta	noleggiare	affréter	to charter
afterpeak (afterpic)	gavone di poppa	coqueron arrière	after-peak
a afurca	afforcare	affourcher	to moor across
afurcare	afforco	affourchage	mooring across
alidadă	alidada	alidade ; taximètre	quadrant index
a alimba	alleggerire ; allibbare	alléger	to lighten
aliură	andatura	allure	sailing-trim
alizeu	aliseo	alisé	trade wind
alternativă	v. maşină	—	—
a amarina	amarinare	amariner	to man
ambargo	embargo	embargo	embargo
a ambosa	ormeggiare	embosser	to anchor with a spring
amonte	amonte	amont	up the river
a ancora	ancorare	mouiller ; ancrer ; jeter l'ancre	to anchor
ancoră	ancora	ancre	anchor
ancorator	affondatoio	mouilleur	tumbler
ancorot	ancorotto	ancre à jet	kedge anchor
angarie	angaria	angarie	delay by constraint
antenă (vergă)	antena	antenne	lateen yard
aproape (vânt)	vento di bolina	au plus près	close-hauled
a arbora (ceva la un arbore)	alzare ; issare	hisser ; arborer	to hoist
a arbora (un arbore)	alberare	mâter	to mast
arboradă	alberattura	mâture	masts and spars
arbore	albero	mât	mast
arbore gabier mic	albero di parrocchetto	petit mât de hune	fore topmast
arbore gabier mare	albero di gabbia	grand mât de hune	main topmast
arbore gabier artimon	albero di contromezzana	mât de perroquet de fougue	mizen topmast
arbore manivelă	albero a manivela	arbre de couche; arbre à manivelle	crankshaft
arborele elicei	asse dell' elice	arbre de l'helice	screw or propeller shaft
arboretul sburătorului mic	alberetto di velaccino	petit mât de perroquet	fore topgallant mast
arboretul rândunicei mici	alberetto di controvelaccino	petit mât de cacatois	fore royal mast
arboretul sburătorului mare	alberetto di granvelaccio	grand mât de perroquet	main topgallant mast
arboretul rândunicei mari	alberetto di controvelaccio	grand mât de cacatois	main royal mast
arboretului sburătorului artimon	alberetto di belvedere	mât de perruche	mizen topgallant mast
arboretul rândunicei artimon	alberetto di controbelvedere	mât de cacatois de perruche	mizen royal mast
ardent (vas)	ardente ; orziero	ardent	griping
aripă	v. bonetă	—	—
aripă de helice	ala di elica	pale d'hélice	screw blade
artimon (arbore)	albero di mezzana	artimon	mizen mast
asietă	assetto	assiette	trim of a vessel
asistenţă	aiuto ; asistenza	assistance	assistance

Românește	Italienește	Franțuzește	Englezește
aterisaj	atterraggio	atterrage ; atterrissage	land fal
aurică (velă)	vela aurica	voile aurique	lug sail
aval	abbasso	aval	down the river
avantport	anteporto	avantport	outer harbour
avarie	avaria	avarie	average
azimut	azimuto	azimuth	azimuth

B

baba	bitta	bitte	bitt
babord	babordo	babord	port
baere de împuntătură	matafione di terzaruolo	garcette de ris	reef points
baere de înfășurare	matafione di infieritura	raban de ferlage	rope bands
baie	baia	baie	bay
balansină	ammantiglio ; mantiglio	balancine	lift
balenieră	baleniera	balenière	whale boat
baliză	boà fissa ; gavitello	balise	beacon
balon de semnale	palla di segnali	ballon ; bombe de signaux	signal ball
balon de acostare	pallone di difesa in sughero	défense en liège	cork-fender
banc (la o barcă)	banco d'imbarcazione	banc de nage d'embarcation	thwart of a boat
banda !	tutto !	tout !; entièrement !	hard !
barcă	canotto ; lancia ; barca	barque ; canot	boat
barcă de salvare	lancia di salvataggio	canot de sauvetage	lifeboat
bare	v. furci	—	—
barbetă	barbetta	bosse d'embarcation	boat-painter
basin	darsenna	bassin à flot ; darse	basin
basin de carenaj	bacino di carenaggio	bassin de radoub ; cale sèche	graving-dock ; dry-dock
bastonul bompresului	asta di fiocco	bout dehors de beaupré	jib-boom
baston de pavilion	asta della bandiera	gaule d'enseigne	ensign-staff ; flag-staff
bate pupa (velă)	mezzanella	tapécul	ringtail sail
bathymetric	battimettrico	bathymétrique	bathymetric
bază (de pic ori ghiu)	gola	mâchoire	jaw
berbeci (mare cuv)	maretta	mer moutonneuse	chopping sea
bielă	biela	bielle	connecting rod
bigă	albero da carico	mât de charge	derrick
bocaport	boccaporto	panneau de cale	hatchway
bochieră	dormiente	bauquière	shelf-piece
bompres	bompresso	beaupré	bowsprit
bonetă	forza di vele ; coltellacio	bonnette	studding-sail
boneta trincei	scopamare	bonnette de misaine	fore lower studding-sail
boneta gabierului mic	coltelaccio di parroccheto	bonnette de petit hunier	fore topmast studding-sail
boneta sburătorului mic	coltelaccino	bonnette de petit perroquet	fore topgallant studding-sail
bordaj	fasciame esterno	bordé extérieur	outside-planking
bordaj de punte	fasciame di coperta	bordé du pont	deck-planking
boț	bozza	bosse	stopper
a boța	abbozzare	bosser	to stop
braț	braccio	bras	brace
a brața	bracciare	brasser	to brace
brigantin	brigantino goletta	brigantin	brigantine
brigantină	randa (di mezzana)	brigantine	spanker ; driver
brik	brik ; brigantino	brick	brig
brizanți	frangenti	brisants	breakers
bucătăria	cucina	cuisine	galley
bulge	bulge	bulge ; soufflage	bulge
bulină	bolina	bouline	bowline
bulină (vânt de)	vento di bolina	au plus près	close hauled
bunker	carbonile ; pagliuolo	soute à charbon	bunker
butuc	testa di morro	chouque ; chouquet	cap
butucul elicei	mozzo d'elice	moyeu de l'hélice	propeller-boss

C

cabestan	argano	cabestan	capstan
cabină	cabina ; camerino	cabine	cabin ; room
cădere (margine de)	caduta	chute	drop (of a sail)
cală	stiva	cale	hold
cală de construcție	cala di costruzione	cale de construction	building-slip
cală de halaj	cala di alaggio	cale de halage	slipway
cală de radub	bacino di radobbo	cale de radoub ; cale sèche	dry-dock
călcâiu	arrestatoio ; strozzatoio	étrangloir de câble-chaîne	chain-cable-compressor
călcâiu (al unui arbore)	scassa	emplanture	step
căldare	caldaia	chaudière	boiler
căldare auxiliară	calderina	chaudière auxiliaire	donkey-boiler
a calfata	calfatare	calfater	to caulk

Românește	Italienește	Franțuzește	Englezește
calfatare	calfataggio	calfatage	caulking
caliornă	caliorna	caliorne	threefold purchase
camera bărcei	camera	chambre	stern-sheet
cameră de căldări	camera delle caldaie	chambre des chaudières	boilers room
cameră de hărți	cabina delle carte ; sala nautica	chambre des cartes	charthouse
cameră de mașini	camera delle macchine	chambre des machines	engine-room
a se canarisi	sbandarsi	donner la bande	to heel
cange	gaffa	gaffe	boat-hook
canoe	canoa	canoë	canoë
canonieră	canoniera	canonnière	gunboat
cap	capo	cap	head ; point
capă (sub vele)	capa	cape	lying to
capă (fără vele)	a secco di vele	cape sèche	ahull
capac de nară	controcchio ; coperchio ; portello di cubia	mantelet d'écubier	hawse-flap
căpățână de macara	cassa	caisse ; corps	shell
căpățână de ancoră	gavitello d'ancora	bouée d'ancre	anchor-buoy
cap de berbece	bigotta ; mocca	cap de mouton	dead-eye
a capela	incappellare	capeler	capeler ; to fix
capelatură	incappellaggio	capelage	capelage
căpitan de port	capitano di porto	capitaine de port	harbour master
capot	cappa ; camiccia	capot ; chemise ; coiffe	cover
capră	biga	bigue	shears
a captura	catturare	capturer	to capture
căptușeală (a unei vele)	fortezza	renfort	band
carantină	quarantina	quarantaine	quarantine
cărbuni (vas de)	carbonaio	charbonnier	collier
carenă	carena	carène	bottom (of a ship)
cargabas	alabasso ; caricabasso	hale-bas	down hauler
cargafund	caricamezzi ; demezzo	carguefond	bunt-line
cargobot	cargoboat	cargoboat	cargoboat
caric	carico	chargement ; cargaison	cargo
cârlig	gancio	croc	hook
carlingă	paramezzale	carlingue	keelson
cârmă	timone	gouvernail	helm
cart (90⁰)	rombo	quart	quarter
cart (serviciu de)	quarto	quart	watch
castanete	castagne ; scontri	linguets	pawls ; palls
castelatură	superstruttura	superstructure	upper-works
cavilă	caviglia	cabillot ; cavillot	belaying-pin
cavilieră	cavigliera	râtelier à cabillots	range ; pin-rails
ceață	nebbia	brouillard	fog
centru de carenă	centro di carena	centre de carène	centre of displacement
centru de greutate	centro di gravità	centre de gravité	centre of gravity
centură de salvare	cintura di salvataggio	ceinture de sauvetage	life belt
cenușar	cenerario	cendrier	ash-pit
chee (de arbore)	chiave d'albero	clef de mât	fid
chee cu țâțână	maglia a mullinello	émerillon	swivel
chee de afurcare	mullinello voltacatena ; mullinello d'afforco	émerillon d'affourche	mooring-swivel
chee de lanț	maniglione	manille	shackle
chilă	chiglia	quille	keel
ciclon	ciclone	cyclone	cyclone
cisternă	cisterna ; serbatoio	cîterne	watertank
clipper	clipper	clipper	clipper
cloazon etanș	paratia stagna	cloison étanche	watertight-bulkhead
coarne de ghiu	gola di una boma	mâchoire d'un gui	jaw of a boom
coaste	coste ; ordinate	couples ; membres	frames
a coborî (ceva)	ammainare ; abbassare	amener ; affaler	to lower
cocă	scafo	coque (d'un navire)	hull
cockpit (la yachturi)	camera ; cockpit	cockpit	cockpit
colac de salvare	boé di salvataggio	bouée de sauvetage	lifebuoy
coloană	albero maggiore	bas-mât	lower-mast
colț (de scotă, la velele pătrate)	bugna	point d'écoute	clew ; clue
comandă	ponte di comando	passerelle de commandement	pilot-bridge
compartiment etanș	compartimento stagno	compartiment étanche	watertight-compartment.
compas	bussola ; compasso	compas	compass
condensator	condensatore	condensateur	condenser
conosament	polizza di carico	connaissement	bill of lading
a contrabrața	controbracciare	contre-brasser	to counter-brace
contrabulină	caricabolina	cargue-bouline	leech-line
contrarandă	controranda	flèche-en-cul ; voile de flèche	gaff-topsail
contrascotă	caricascotta	cargue-point	clew-line ; clue-line
copastie	orlo di bastingaggio ; cinta (di un' imbarcazione)	lisse de bastingage ; plat bord d'embarcation	topgallant-rail ; gunwale of a boat

Românește	Italienește	Franțuzește	Englezește
corpul vasului	scafo	coque	hull
corsar	corsaro	corsaire	privateer
coș	fumaiolo	cheminée	funnel
covertă	coperta ; ponte superiore	pont supérieur	upper-deck
crevace	costole ; coste di un' imbarcazion	membrures d'embarcation	boat-frames
cruce (a brața în)	bracciare in croce	brasser carré	to square the yards
crucetă	crocetta	barres de perroquet	topmast-cross-tree
crucișător	incrociatore	croiseur	cruiser
cuplu	sezione trasversale	coupe transversale	cross-section
cuplu maestru	sezione maestra	section au maître couple (maître bau)	midship-section
curent (al unui palanc)	tirante	garant	fall
cursă (război de)	guerra all'corso	guerre de course	privateering
cuter	cutter	côtre	cutter ; sloop

D

a debarca	sbarcare	débarquer	to land ; to disembark (passengiers)
degetar	dado	dé	coak ; bush
demontată (mare rea)	mare grosso	mer grosse	heavy sea
deplasament	dislocamento	déplacement	displacement
derivă	deriva	dérive	drift
derivor central	deriva centrale	dérive centrale	centreboard
a descărca	scaricare	décharger	to discharge
deseșuare	disincaglio	renflouement ; remise à flot	getting afloat
despărțire etanșă	v. cloazon etanș	—	—
diamant	diamante	diamant	crown of the anchor
dig	mollo	jetée	jetty
dislocament	dislocamento	déplacement	displacement
dock plutitor	bacino galeggiante	dock flottant	floating-dock
dragă	cavafondo ; draga	drague	dredger
drai	draglia	draille	stay ; horse
draiul flocului săgeții	draglia di controfiocco	draille du clinfoc	flying-jib stay
draiul flocului mare	draglia di granfiocco	draille du grand foc	outer-jib stay
drum	via	route	way ; course
dunetă	cassero di poppa	dunette ; gaillard arrière	poop

E

eche	barra di timone	barre du gouvernail	tiller
echipaj	equipaggio	équipage	crew
ecluză	chiusa	écluse	gate
edec (tragere la)	alaggio	halage	tracking
elevator	elevatore	élévateur	elevator
elice	elica	hélice	screw
emersiune	emersiune	émersion	emersion
epavă	nave naufragata	épave	wreck
escadră	escadra	escadre	squadron
estacadă	steccata	estacade	boom
a eșua	incagliare	échouer	to ground ; to strand
etambou	dritto di poppa	étambot	stern-post
etambreu	mastra	étambrai	partner
etanș	stagno	étanche	watertight
etiaj	massima magra	étiage	low-water mark
etravă	ruota di prua	étrave	stem
a evita	virare	éviter	to swing

F

falcă	maschetta	jottereau	cheek ; hound-piece
faleză	scogliera ; costa alta	falaise	cliff
far	faro	phare	lighthouse ; light
felinar de ancoră (de strai)	fanale di ancoraggio	feu de mouillage	anchor (riding) light
fereastră	oblò ; finestrino	hublot	lightport ; scuttle
ferryboat	portatreni	ferryboat	ferryboat
ferță	ferzo	laize	cloth
a filarisi	filare	filer	to pay out
fiong	brancarella	patte	cringle
floc	fiocco	foc	jib
flocul artimonului	vela di strallo di mezzana	foc d'artimon	mizen staysail
flocul mare	granfiocco	grand foc	outer-jib
flocul mic	trinchettino	petit foc	inner-jib
flocul săgeții	controfiocco	clin foc	flying-jib
flotă	flota	flotte	fleet

Românește	Italienește	Franțuzește	Englezește
flotabilitate	galeggiabilità	flotabilité	buoyancy
fluer	fischio ; fischio a vapore	sifflet à vapeur	steam whistle
a flutura (velele)	sventare ; sfileggiare	faseyer ; ralinguer	to shiver
foarfecă (nod)	parlato	demi-clef à capeler	clove-hitch
foc (felinar)	fanale	feu	light
foc bengal	fuoco di bengala	moine ; feu de bengale	blue light
foc lateral	fanale laterale	feu latéral ; feu de côté	side light
foc de poziție	fanale di distinzione	feu de position ; feu de route	regulation light
foc pupa	fanale di poppa	feu arrière ; ratière	stern light
focar	focolaro	foyers	fires ; furnace
fochist	fuochista	chauffeur	fireman
forepeak (forpic)	gavone di prua	coqueron avant	fore-peak
a fundarisi	dare fondo ad una ancora	mouiller	to drop (to cast) anchor
fungă	drizza	drisse	halliard
furcă	barra costiera	barre-traversière	cross-tree
furchet	scalmiere	chandelier d'aviron	rowlock
fus (al ancorei)	fuso ; asta	verge d'ancre	shank (shaft) of the anchor

G

gabie	coffa	hune	top
gabier (matelot)	gabbiere	gabier	topman
gabierul artimonului (velă)	contromezzana	volant d'artimon	mizen topsail
gabierul mare	gabbia	grand hunier	main topsail
gabierul trinchet	parrocchetto	petit hunier	fore topsail
galetă	v. măr		
galetă	galetta ; biscotto	biscuit de mer ; galette	biscuits
galoș	pastecca	galoche	snatch-block
gardamană	guardamano	paumelle de voilier	palm
garlin	cavo di tonneggio	grélin	warp
gât (al unui arbore)	miccia ; colombiere	ton de mât	mast-head
gaură de pisică	bucco del gatto	trou de chat	lubber-hole
geamandură	boà d'ormeggio	bouée d'amarrage	mooring buoy
geamandură butoi	boà barrile	bouée tonne	barrel buoy
ghiară (a unei ancore)	unghia	bec d'ancre	anchor bill's ; pea's of the anchor
ghiară de pisică	ferro ; grappino	grappin	grapnel
ghiordel	secchio ; bugliolo	seau	bucket
ghiu	boma	bôme ; gui	spanker boom
giroscop	giroscopo	gyroscope	gyroscope
godilă	remo da bratto ; remo corto	godille	scull ; sculling-oar
a godila	vogare da bratto ; vogare di coda	godiller	to scull
goeletă	goletta	goélette	schooner
golf	golfo	golfe	gulf
gondolă	gondola	gondole	gondola
grad	grado	degré	degree
grandee	gratile ; relinga	ralingue	bolt-rope
granic	grua	grue	hand-crane
grătar (de focar)	griglia ; graticola	grille	grate ; fire-grate
grătar (de lemn ; panou)	carabottino	caillebotis	grating
a grea	attrezzare	gréer	to rig
greement	attrezzatura	gréement	rig ; rigging
gren	groppo	grain ;	squall
grijea	grisella	enfléchure	ratline
gripie	grippia dell'ancora	orin	buoy-rope
grue	gru ; grua	grue	crane
grue de ancoră	grua di ancora	bossoir d'ancre	anchor davit
grue de barcă	grua d'imbarcazione	bossoir d'embarcation	boat davit
gutieră	condotto di murata	gouttière	gutter
a guverna	governare	gouverner	to steer

H

habitaclu	abitacolo	habitacle	binnacle
hartă marină	carta marina	carte marine	chart ; sailing chart
hissa !	hissa !	hissez ; hisse !	hoist away !
hulă	levata del mare	houle	swell

I

a îmbarca (persoane)	inbarcare	embarquer ; monter à bord	to ship ; to take aboard
îmbarcațiune	imbarcazione ; palischelmo	embarcation ; canot	boat
imersiune	immersione	immersion	submersion
înainte !	avanti !	en avant !	ahead !
înapoi !	indietro !	en arrière !	astern !

Românește	Italienește	Franțuzește	Englezește
a încărca	incaricare	charger	to ship ; to load
a înfășa (o parâmă)	bendare	limander	to parcel
a înfășura (o parâmă)	fasciare	fourrer	to serve
injector	iniettore	injecteur	burner
întăritură (a unei vele)	fortezza	renfort	band
întinsură (margine de)	bordame ; cazzame	fond	foot (of a sail)
întinzătoare	arridatoio	ridoir	rigging-screw
a inverga	inferire	enverguer	to bend
invergare (margine de)	antennale ; inferitura	têtière	head
ispol	sassola	écope ; sasse	bailer ; baler

J

jumătate de ochi (nod)	mezzo collo	demi-clef	half-hitch
jurnal de bord	giornale di bordo (di navigazione)	journal du bord	log-book
jurnal de mașină	giornale di macchina	journal des machines	engineer's log-book

L

labe de gâscă pentru bulină	patte d'occa di bolina	patte d'oie de bouline	bowline-briddle
lansare (a unui vas)	varo	lancement	launching
lansare (a unui obiect)	slancio	lancement	casting ; shooting
lanț	catena	chaîne	chain
larg (vânt)	largo	largue	large
largul mării	alto mare	haute mer	the offling
lat (nod)	piano (nodo)	noeud plat	reef-knot
laț (nod)	gassa a serraglio; nodo d'anguilla	noeud de bois ; noeud d'anguille	timber-hitch
a lega	ormeggiare	amarrer	to moor
lemn sfânt	legno santo; guajaco	gaïac	lignum-vitae
lest	zavorra	lest	ballast
limb	allibbo ; alleggerimento	allègement	lightening
linia de plutire	linia di galeggiamento	flottaison	ship's gage
loch	loch	loch	solcometro
lovitură de val	colpo di mare	coup de mer	sea
lunetă	canocchiale	longue-vue	spyglass
lusin	lezzino	lusin	house-line

M

macara	bozzello	poulie	block
macara cu chee	bozzello a mullinello	poulie à émerillon	swivel-block
macara cu maslină	bozzello a violino incrociato; a suola	poulie à olive	shoe-block
macara dublă	bozzello doppio	poulie double	double-block
macara simplă	bozello semplice	poulie simple	single-block
maestru (arbore)	maestro	grand mât	main mast
magazie	stiva	cale (à marchandises)	(cargo) hold
manelă	aspa ; manovela dell' argano	barre de cabestan ; anspect	capstan-bar ; hand-spike
a manevra	manovrare	manoeuvrer	to handle
manevră curentă	manovra corrente	manoeuvre courante	running-rigging
manevră fixă	manovra fissa	manoeuvre dormante	standing-rigging
mânică de apă	manica d'acqua	manche à eau	water-hose
mânică de vânt	manica da vento	manche à vent	wind sail
măr	galletta ; pomo (dell'albero)	pomme du mât	truck
marca de încărcare	marca del bordo libero	marque de franc-bord	freeboard
mare (arbore)	v. maestru		
mare (vela)	maestra	grande voile	main sail
maree	marea	marée	tide
marinar	marinaio	marin ; matelot	sailor ; seaman
martingalele bastonului bompresului	briglie dell'asta di fiocco	martingale du bout-dehors du foc	jib-boom stay
martingalele săgeții	briglie dell'asta di controfiocco	martingale du bout-dehors du clin-foc	flying-jib-boom stay
a masca (velele)	mettere le vele a collo	faire chapelle ; coiffer; masquer	to be taken aback
matelot	marinaio	matelot ; marin	sailor ; seaman
mașină	macchina	machine	engine
a matisi	impiombare	épisser	to splice
mecanic	macchinista	mécanicien	engineer
megafon	porta voce	porte voix ; gueulard	speaking-trumpet
merlin	merlino	merlin	marline
metacentru	metacentro	métacentre	metacentre
mină	torpedina	mine sousmarine	mine
mol	molo	môle	mole
a molarisi	molare ; lasciar andare	larguer ; laisser aller	to let go ; to cast off
mură	mura	amure	tack

Românește	Italienește	Franțuzește	Englezește
N			
nară	cubia ; occhio di prua	écubier	hawser hole
naufragiu	naufragio	naufrage	shipwreck
navlu	nolo	frêt	freight
a navlosi	noleggiare	affrêter	to freight ; to charter
nod (milă marină)	nodo	noeud	nautical knot
nod de lemn	v. lat		
nucă (a unui arbore)	noce ; piano della maschetta	noix ; épaulette	hound
O			
ofițer	ufficiale	officier	officer ; mate
operă moartă	opera morta	oeuvre morte	dead-work
operă vie	opera viva	oeuvre vive	quick-work
opt (nod)	savoia	noeud en huit	figure-of-eight-knot
osie (de macara)	perno	essieu	pin
P			
pachebot	vapore postale	paquebot ; malle	mail steamer
pală (de elice)	ala d'elica	aile d'hélice	screw blade
palanc	paranco	palanc	tackle
păläncel	paranchino di terzaruolo	palanquin	reef-tackle
pană	panna	panne	bringing to
pană (de ramă)	pala	pale	rudder blade
parâmă	cordame ; cavo	filin	rope
parapet	murata	pavois	bulwark
paserelă	passerella	passerelle	bridge
pastică	pastecca	galoche ; poulie coupée et ferrée	snatch-block
pataraţină	paterazzo	galhauban	backstay
pataraţinele gabierului mic	paterazzi di parrocchetto	galhaubans du petit mât de hune	fore topmast backstays
pataraţinele sburătorului mic	paterazzi di velaccino	galhaubans du petit mât de perroquet	fore topgallant backstays
pataraţinele rândunicei mici	paterazzi di controvelaccino	galhaubans du petit mât de cacatois	fore royal backstays
pataraţinele gabierului mare	paterazzi di gabbia	galhaubans grand mât de hune	main topmast backstays
pataraţinele sburătorului mare	paterazzi di granvelaccio	galhaubans du grand mât de perroquet	main topgallant backstays
pataraţinele rândunicei mari	paterazzi di controvelaccio	galhaubans du grand mât de cacatois	main royal backstays
pataraţinele gabierului artimon	paterazzi di contromezzana	galhaubans du mât de perroquet de fougue	mizen topmast backstays
pataraţinele sburătorului artimon	paterazzi di belvedere	galhaubans du mât de perruche	mizen topgallant backstays
pataraţinele rândunicei artimon	paterazzi di controbelvedere	galhaubans du mât de cacatois de perruche	mizen royal backstays
patentă de sănătate	patente ; fede di sanità	patente de santé	bill of health
patrată (velă)	quadra (vela)	carrée (voile)	square (sail)
pavilion de companie	bandiera di società	pavillon de compagnie	company's flag ; burgee
pavilion de semnale	segnalo	pavillon de signaux	code flag ; signal flag
pavilion național	bandiera nazionale	pavillon national	flag
perete etanș	v. cloazon etanș		
pescaj	pescaggione	tirant d'eau	draught of water
pestelcă	ventrino	couillard	bunt-gasket
petrolier	petroliero	pétrolier	oiler
pic	picco	corne	spanker's gaff
picior (al unui arbore)	miccia ; maschio del piede	tenon d'emplanture	heel-tenon
picior de câine (nod)	margherita	jambe de chien	sheep-shank
pilot	v. portolan		
pilot	pilota	pilote	pilot
pilotină	batello-pilota	bateau pilote	pilot-launch ; pilot-boat
pinten	sperone	éperon	ram
pirogă	piroga	pirogue	canoe ; dug-out
piston	stantuffo	piston	piston
poartă etanșă	porta stagna	porte étanche	watertight door
pod (de zea)	traversino	etançon ; étai ; entretoise	stud
pontilă	pontello	épontille	stanchion
ponton	pontone	ponton	pontoon
port	porto	port	harbour
portavoce	portavoce a mano	porte voix	speaking-trumpet
portolan	portolano	portulan	sea-coasts book
port sart	parasartia	porte haubans	channel
port sart trinchet	parasartia di trinchetto	porte haubans de misaine	fore channel
port sart maestru	parasartia di maestra	porte haubans du grand mât	main channel

Românește	Italienește	Franțuzește	Englezește
port sart artimon	parasartia di mezzana	porte haubans d'artimon	mizen channel
postul ancorei	posto dell'ancora	poste	anchor-chock
prelart	prelato incerato	prélart	tarpaulin
presetupă	premitrecce	presse-étoupe	stuffing-box
priză (maritimă)	preda	prise	prize
prova	prua	l'avant ; bossoirs	bows
pupa	poppa	l'arrière ; poupe	aft ; stern
punte	ponte	pont	deck
puțul lanțurilor	pozzo delle catene	puits à chaînes	chain locker

R

rachetă	razzo	raquette	rockett
radă	rada	rade	road ; roadsted
radiotelegrafie	radiotelegrafia	radiotélégraphie	wireless
rafală	raffica	rafale	squall
rai	puleggia	réa	sheave
ramă	remo	aviron ; rame	rudder
randă	randa	brigantine	spanker
rândunica artimon	controbelvedere	cacatois de perruche	mizen royal
rândunica mare	controvelaccio	grand cacatois	main royal
rândunica mică	controvelaccino	petit cacatois	fore royal
a ranflua	rimettere à galla	renflouer	to bring off
raschetă	raschietta	gratte	scraper
a refuza (vântul)	rifiutare	refuser	scanting
regată	regata	régate	race
relevment	rilevamento	relèvement ; gisement	bearing
a remorca	rimorcare	remorquer	to tug
remorcă (parâmă)	gherlino	aussière	hawser
remorcher	rimorchiatore	remorqueur	tugboat
resacă	rissacca	ressac	surf
a ridica (ancora)	salpare	lever	to heave ; to weigh
a ridica (o velă etc.)	alzare	hisser	to sway ; to hoist
roata cârmei	la ruota	roue du gouvernail	steering-wheel
rodanță	redancia	cosse	thimble
rodanță de împuntătură	occheto (redancia) d'inferitura	cosse d'empointure	earing-thimble
romb	rombo	quart	rhumb
roza vântului	rosa dei venti	rose des vents	rhumb-card of a compass
ruliu	rollio	roulis	rolling

S

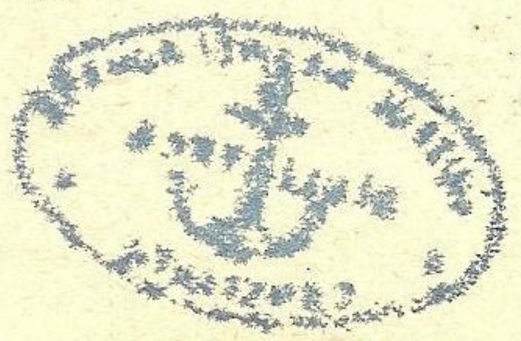
sabord	portello	sabord	port hole
safran	pala del timone	safran	rudder blade
săgeată	asta di controfiocco	bout-dehors de clinfoc	flying-jib-boom
salmastră (apă)	salmastra	saumâtre	brackish
saltar (la mașini)	valvola di distribuzione	tiroir	slide-valve
șalupă	lancia	chaloupe	launch
salvare	salvataggio	sauvetage	salvage
sart	sartia	hauban	shroud
sarturile trinchetului	sartie di trinchetto	haubans de misaine	fore rigging
sarturile arborelui gabier mic	sartie di parrocchetto	haubans de petit mât de hune	fore topmast rigging
sarturile arboretului mic	sartiole di velaccino	haubans de petit mât de perroquet	fore topgallant rigging
sarturile maestrului	sartie di maestro	haubans de grand mât	main rigging
sarturile arborelui gabier mare	sartie di granvelaccio	haubans de grand mât de hune	main topmast rigging
sarturile arboretului mare	sartiole di controvelaccio	haubans de grand mât de perroquet	main topgallant rigging
sarturile artimonului	sartie di mezzana	haubans d'artimon	mizen rigging
sarturile arborelui gabier artimon	sartie di contromezana	haubans de mât du perroquet de fougue	mizen topmast rigging
sarturile arboretului artimon	sartiole di belvedere	haubans de mât de perruche	mizen topmast rigging
sarturile coloanei bompresului	sartie di bompresso	haubans de beaupré	bowsprit shroud
sarturile bastonului bompresului	sartie dell'asta di fiocco	haubans de bout dehors de foc	jib-boom-guy
sarturile săgeții bompresului	sartiole dell'asta di controfiocco	haubans de bout dehors de clin foc	flying-jib-boom-guy
saulă	sagola	ligne	line
savură	zavorra	lest	ballast
a sbanda	sbandarsi	donner la bande	to heel
sbir	stroppo	estroppe	strop
sburător mic	velaccino	petit perroquet	fore topgallant sail
sburător mare	granvelaccio	grand perroquet	main topgallant sail
sburător artimon	belvedere	perruche	mizen topgallant sail
scafandrier	palombaro	scaphandrier	diver
scaun (nod de)	gassa di ammante con mezzo parlato	chaise ; noeud d'agui à élingue	bowline-hitch

Românește	Italienește	Franțuzește	Englezește
scotă	scotta	écoute	sheet
secund (ofițer mar. com.)	secondo; primo ufficiale	second ; lieutenant ; premier officier	chief-mate
șef de echipaj	nostruomo	maître d'équipage	boat'-swain
șef fochist	capo fuochista	chauffeur chef	chief fireman
sentină	sentina	fond de cale	bilge
servomotor	servomottore ; motrice del timone	servomoteur	steering-engine
sfilață	striscia	fil de caret	yarn
siflie	fischietto	sifflet	whistle
siloz	silos	silos	silos
sirenă	sirena	sirène	siren
sondă	scandaglio	sonde	hand lead ; sounding lead
spardeck	contro coperta ; spardeck	spardeck	spardeck
spărgător de ghiață	rompighiaccio	brise-glaces	icebreaker
spirai	osteriggio ; spiraglio	claire-voie	sky light
stalii	stallie	estarie	lay days
stâlpi	pontelli	epontilles	stanchions
stâlpi de legat	picchetti d'ormeggio	pieux d'amarrage	mooring posts
steamer	piroscafo	steamer	steamship ; steamer
a stivui	stivare	arrimer	to stow ; to trim
stopă	strozzatoio	étrangloir à lunette	stopper
a stopa	arrestarsi	arrêter ; stopper	to stop
strai	straglio	étai	stay
straiul rândunicei mici	straglio di controvelaccino	étai de petit mât de cacatois	fore royal stay
straiul sburătorului mic	straglio di velaccino	était de petit mât de perroquet	fore topgallant stay
straiul gabierului mic	straglio di parrocchetto	étai de petit mât de hune	fore topmast stay
straiul coloanei trinchetului	straglio di trinchetto	étai de mât de misaine	fore stay
straiul rândunicei mari	straglio di controvelaccio	etai de grand mât de cacatois	main royal stay
straiul sburătorului mare	straglio di granvelaccio	etai de grand mât de perroquet	main topgallant stay
straiul gabierului mare	straglio di gabbia	etai de grand mât de hune	main topmast stay
straiul coloanei maestrului	straglio di maestro	etai de grand mât	main stay
straiul rândunicei artimon	straglio di controbelvedere	etai de mât de cacatois de perruche	mizen royal stay
straiul sburătorului artimon	straglio di belvedere	etai de mât de perruche	mizen topgallant stay
straiul gabierului artimon	straglio di contromezzana	etai de mât de perroquet de fougue	mizen topmast stay
straiul coloanei artimon	straglio di mezzana	etai de mât d'artimon	mizen stay
a strânge (vântul)	stringere (il vento)	serrer (le vent) ; pincer	to hug (the wind); to sail clue
strâns (vânt)	vento di bolina	au plus près	close-hauled
stupă	stoppa	étoupe	oakum
subarbă a bompresului	briglia del bompresso	sousbarbe du beaupré	bobstay
șușteleș picului	ostini del picco	palan de garde de brigantine	spanker vang
șuviță	legnuolo	toron	strand

T

tachet	galloccia	taquet	cleat
tae mare	taglia mare	taille-mer	cut-water
tălpici	calastra d'imbarcazione	chantier d'embarcation	boat-chock
tambuchiu	tambugio ; carozza	écoutille ; panneau	hatchway
tambur	tamburo	tambour	paddle box
tangaj	beccheggio	tangage	pitching
tangon	asta di posta	tangon	boom
țapapie	marciapiede	marchepied	foot-rope
țâțână	v. chee cu.		
tendă	tenda	tente	awning
țest de subarb	bigotta a canali	moque	heart
teugă	cassero (castello) di prua	teugue ; gaillard avant	fore castle
timonă	ruota	roue du gouvernail	wheel
timonier	timoniere	timonier	helmsman
tonaj	tonnellaggio ; portata	tonnage	tonnage
tonaj net	tonnellaggio netto	tonnage net	net tonnage
tonaj brut	tonnellaggio lordo	tonnage brut	gross tonnage
tonaj registru	tonnellaggio registro	tonnage de régistre	register tonnage
torpilă	siluro	torpille	torpedo
torpilor	silurante ; torpediniere	torpilleur	torpedoboat
transbordare	trasbordo	transbordement	transhipment
transfilaj	strafilaggio ; allacciatura	transfilage	lacing
traversă (de ancoră)	ceppo	jas ; cep	anchor-stock
traversă de punte	baglio	bau ; barrot	beam
trețarolă	terzaruolo	ris	reef
tranchet	parabordo	défense	fender
tribord	tribordo	tribord	starboard
trincă (velă)	trinca	misaine	fore sail

Românește	Italianește	Franțuzește	Englezește
trinchet (arbore)	trinchetto	mât de misaine	fore mast
tripod	trepiedo	tripode	tripode
trombă marină	tromba marina	trombe marine	waterspout
trombă de sgură	manichetta per le ceneri	escarbilleur ; manche à escarbilles	ash-hose
trombă de vânt	tromba d'aria	manche à vent	ventilator
trombon de ceață	corno da nebbia	corne à brume	foghorn
troță	drozza	drosse	truss
troța cârmei	frenello ; catena del frenello	drosse du gouvernail	tiller rope; steering chain
turnichet	rullo	tourniquet ; galet	roller
U			
a umplea (o parâmă)	intregnare	congréer	to worm
umplutură (la etambreu)	rinforzo ; cuneo	coin	wedge
ureche (a remorca la)	rimorchiare al fianco	remorquer à couple	to tow abreast
V			
văcar (nod de)	vacaio ; intugliatura	noeud de vache	carrick-bend
valvulă	valvola	soupape	valve
vamă	dogana	douane	custom
vânt	vento	vent	wind
vapor	piroscafo	vapeur	steamer
varangă	madiero	varangue	floor
vârful martingalei	pennacino	arc-boutant de martingale	martingale-boom; dolphin-boom
vas de comerț	nave mercantile	navire marchand	merchantman ; merchantship
vas de război	nave (legno) da guerra	navire de guerre	man of war ; warship (vessel)
velă	vela	voile	sail
velatură	velatura	voilure	sails
velastrai	vela di straglio	voile d'étai	stay sail
velastraiul mare	vela di strallo di maestra	grande voile d'étai ; pouillouse	main-stay sail
velastraiul mic	vela di strallo di gabbia	voile d'étai de perroquet	topgallant-stay sail
velier	veliero	voilier	sailing vessel (ship)
a veni în vânt	orzare	lofer	to luff
a veni sub vânt	puggiare	arriver	to bear up
verfafor	asta di coltellaccio	bout dehors de bonnette	studding-sail-boom
verga ancorei	fuso	verge d'ancre	shank (shaft) of the anchor
vergă	pennone	vergue	yard
verga mică (trinca)	pennone di trinchetto	vergue de misaine	fore yard
verga gabierului mic	pennone di parrocchetto	vergue du petit hunier	fore topsail yard
verga sburătorului mic	pennone di velaccino	vergue de petit perroquet	fore topgallant yard
verga rândunicei mici	pennone di controvelaccino	vergue du petit cacatois	fore royal yard
verga mare	pennone di maestro	grande vergue	main yard
verga gabierului mare	pennone di gabbia	vergue du grand hunier	main topsail yard
verga sburătorului mare	pennone di granvelaccio	vergue du grand perroquet	main topgallant yard
verga rândunicei mari	pennone di controvelaccio	vergue du grand cacatois	main royal yard
verga artimonului	pennone di mezzana	vergue barrée ; vergue sèche	crossjack-yard
verga gabierului artimon	pennone di contromezana	vergue du perroquet de fougue	mizen topsail yard
verga sburătorului artimon	pennone di belvedere	vergue de perruche	mizen topgallant yard
verga rândunicei artimon	pennone di controbelvedere	vergue du cacatois de perruche	mizen royal yard
vinci ; vinț	verricello	treuil	winch
vioară (macara)	bozzello a violina	poulie à violon	fiddle-block
a vira (ancora)	virare	virer	to heave
viteză	velocità	vitesse	speed
voltă	viramento di bordo ; bordata	bordée	board ; stretch
volta la baba	giro di bitta	tour de bitte	bitter
volte (a merge în)	bordeggiare	courir des bordées ; louvoyer	to beat against wind
W			
water ballast	zavorra d'acqua	waterballast	waterballast tank
Y			
yacht	yacht	yacht	yacht
yawl	yawl ; iola	yawl	yawl
Z			
zbaturi (roată cu)	ruota a pale	roue à aubes	paddle wheel
zea	maglia	maille	link



I. ROTMANN & Co.

SOCIETATE ÎN COMANDITA

MAGAZIN DE **FERĂRIE, MAȘINI VOPSELE și ARTICOLE TECHNICE**

MARE DEPOZIT ŞI FURNIZOR DE TOT FELUL DE MATERIALE NAVALE

EN-GROS EN-DETAIL

TELEFON 65/5 — ADRESA TELEGRAFICA: „R O C O“

GALAŢI — STRADA PORTULUI No. 41 — GALAŢI

SOCIETATEA ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE

S. R. D.

AVIZ

Se aduce la cunoştința Onor. Publicului călător, că ITINERARIUL vapoarelor de pasageri al Soc. S. R. D. în vigoare dela data de 28 MAI 1932, a fost astfel întocmit pentru ca să stabilească o

Legătură directă între C. F. R. şi vapoarele S. R. D.

şi anume:

1) Plecare din Bucureşti cu trenul acc. No. 65 la ora 13^{40} şi sosire la Galaţi la ora 19^{10} de unde vapoarele S. R. D. pleacă la ora 21^{15} spre Tulcea-Ismail-Chilia Nouă-Vâlcov.

2) La înapoere, vapoarele S. R. D. sosesc dela Vâlcov - Chilia Nouă-Ismail şi Tulcea, la Galaţi, la ora 4 dimineaţa având legătură cu trenul acc. No. 76 care pleacă la ora 5 şi soseşte la Bucureşti la ora 9^{40}.

Vapoarele soc. S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant de primul rang.

DIRECŢIUNEA

BIBLIOTECA CONSTANȚA

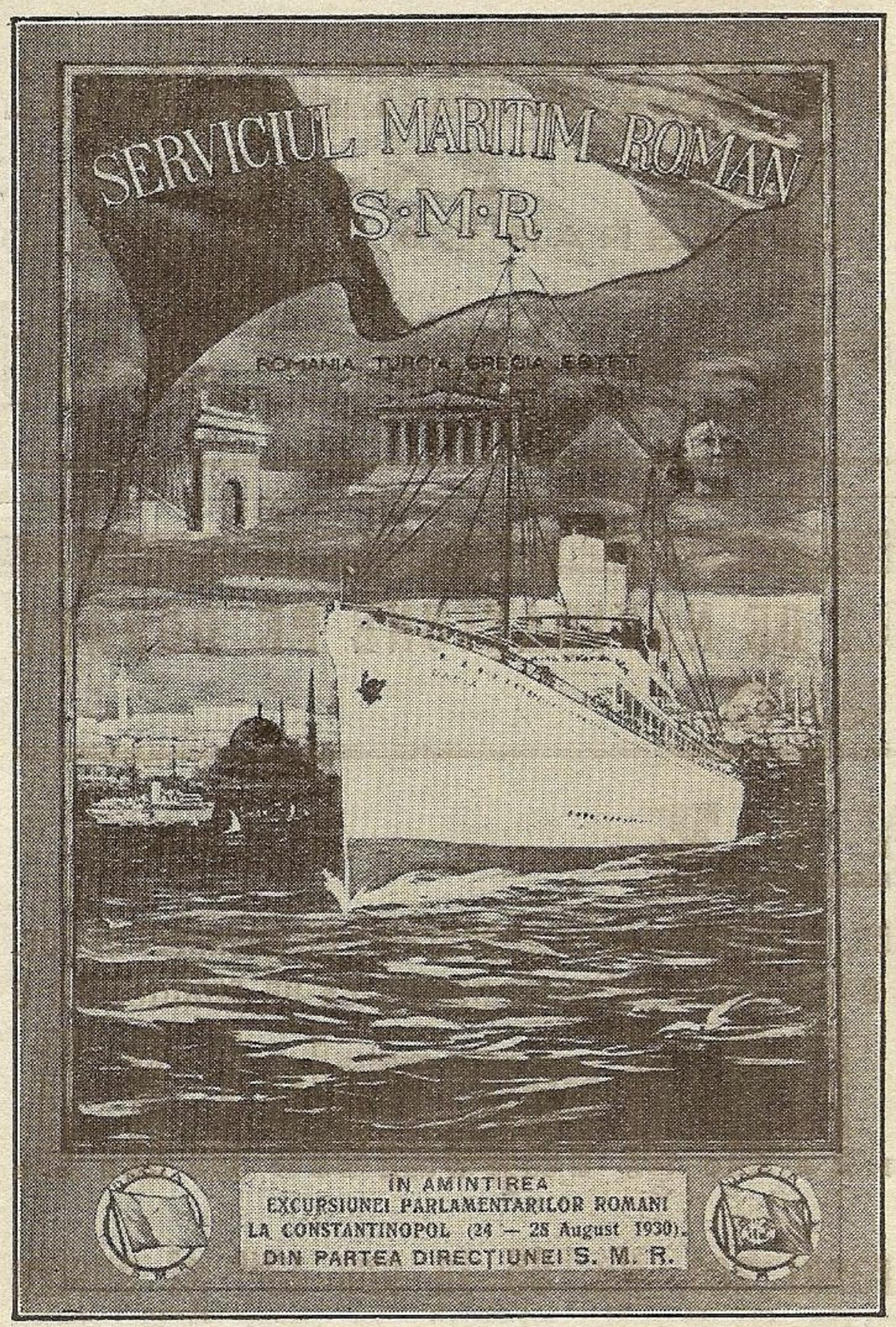
SERVICIUL MARITIM ROMÂN

Direcţiunea în Bucureşti (Palatul Ministerului Lucrărilor Publice)
Inspectoratul General Constanţa-Port — Adresa telegrafică: „Semere"

FLOTA VAPOARELOR POSTALE

VAPOARE	Deplasament Tone	Locuri		VAPOARE	Deplasament Tone	Locuri	
		Cl. I.	Cl. II.			Cl. I.	Cl. II.
DACIA	4500	60	49	REGELE CAROL I . .	4300	102	41
ROMANIA	4500	97	40	PRINCIP. MARIA . . .	2500	52	39

CURSE SĂPTĂMÂNALE ÎNTRE CONSTANŢA ISTAMBUL — PIREU — ALEXANDRIA.
CURSE BILUNARE ÎNTRE CONSTANŢA — ISTAMBUL — PIREU — HAIFA — (PRIN BEIRUT SAU ALEXANDRIA)
CURSE BILUNARE ÎNTRE CONSTANŢA — VARNA — ISTAMBUL — SALONIC



Liniile deservite de vapoarele poştale şi rapide ale Serviciulni Maritim Român oferă călătorilor din Polonia, Germania şi ţările de Nord ale Europei calea cea mai scurtă şi cea mai ieftină spre Turcia, Grecia, Egipt, Siria şi Palestina, via Constanţa.

Totodată ocazionează acestor călători, ca şi celor din Europa Centrală şi din Occident, posibilitatea să admire frumuseţile Bosforului şi să viziteze în timpul oprirei vapoarelor, Istambul şi Atena.

Vapoarele sunt în legătură la Constanţa-Port cu trenurile directe care circulă spre Polonia, Germania şi ţările de Nord ale Europei.

Trenul Rapid care circulă între Bucureşti-Nord şi Constanţa-Port în zilele de sosire şi plecare a vapoarelor, este în legătură cu trenurile accelerate şi de lux dela şi pentru principalele staţiuni din străinătate.

Călătorii din Occident sosiţi cu trenurile rapide internaţionale la Istambul şi Pireu (Atena), găsesc legătură imediată spre Egipt, Siria şi Palestina prin vapoarele Serviciului Maritim Român.

FLOTA VAPOARELOR MIXTE ŞI CARGOBOTURI

Vapoare mixte	Deplasament Tone	Tone Registru brut	Cargoboturi	Deplasament Tone	Tone Registru bruf
ARDEAL	11250	5625	CARPAŢI	10000	4336
IAŞI	5400	2268			
BUCUREŞTI	5400	2268	EUGEGI	10000	4330
DOBROGEA	5400	2268			
DUROSTOR	2332	1309	OITUZ	5800	2525

CURSE REGULATE DE PASAGERI ŞI MĂRFURI INTRE PORTURILE:

1. Dunăre: CONSTANŢA—ISTANBUL—PIREU—PIREU (PATRAS-VOLO) ptecări la 30 zile.
2. Dunăre: CONSTANŢA—ISTANPUL—PIREU—TRIPOLI—BRIRUT-HAIFA-IAFA-PORT SAID-ALEXANDRIA, plecări la 15 zile

Revista **„România Maritimă şi Fluvială“** imprimată în 5000 exemplare find răspândită în țară și străinătate; primește înscrierea de reclame atât în interiorul revistei, cât și în foile rezervate în acest scop prețurile următoare:

Pe un an, una pagină	. . . . .	Lei 10.000
„ „ „ jumătate pagină	. . . . .	„ 7.000
„ „ „ un sfert de pagină	. . . . .	„ 3.500
Pe șease luni una pagina	. . . . .	„ 7.000
„ „ „ jumătate pagină	. . . . .	„ 4.000
„ „ „ una sfert	. . . . .	„ 2.500
Pe trei luni una pagină	. . . . .	„ 4.000
„ „ „ jumătate pagină	. . . . .	„ 3.000
„ „ „ un sfert	. . . . .	„ 1.500
Pentru un număr, una pagină	. . . .	„ 1.000
„ „ „ jumătate pagină	. . .	„ 500
„ „ „ un sfert	. . . . .	„ 300

Reclamele pot fi executate cât de artistic cu clișeul, sau plătindu-se costul clișeului.

Rugăm pe Domnii abonaţi să ne achite costul în primul trimestru, spre a nu ne expune la întârzieri din motive financiare.

În acest scop s'a trimes cuvenitul mandat spre completare.

INSTITUT DE ARTE GRAFICE E. MARVAN
BUCUREŞTI, BULEVARDUL PRINCIPELE MIRCEA, 13

Inscrieţi-vă la LIGA NAVALĂ. — Membrii Ligei au avantajul de a călători cu preţ redus pe vapoarele româneşti pe Mare şi pe Dunăre.

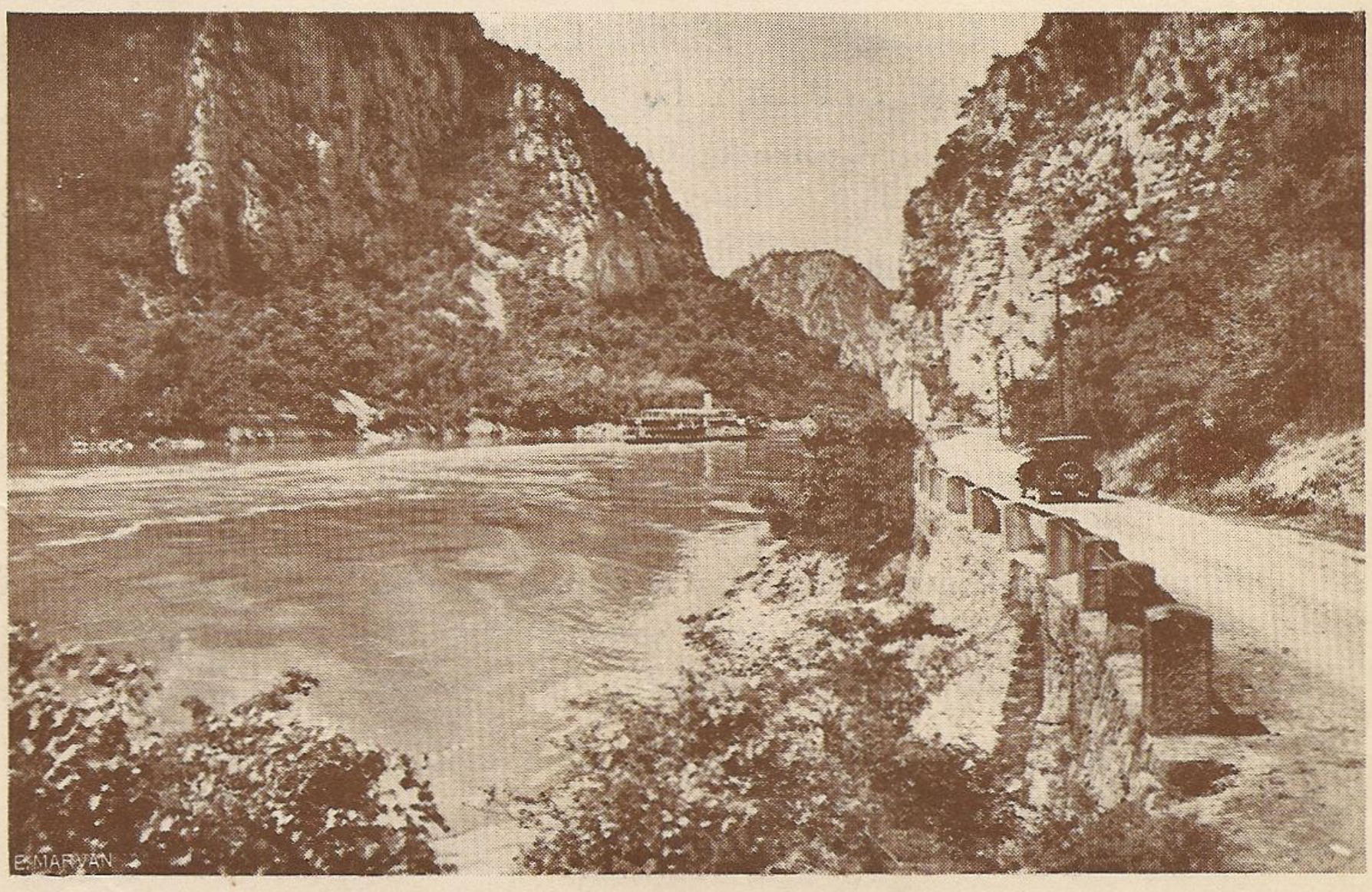
Preţul Lei 35.—

ROMANIA MARITIMĂ ŞI FLUVIALĂ

REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Anul II, No. 4 **Aprilie 1933**

Cuprinde articole, informatii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţia maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.



Dunărea la Porţile de Fier.

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

Acordul Naval dela Londra . . . . Lt. C=dor Roman Aug.

Educaţia Profesională pe Navele=Şcoli Cp. C=dor Emil Oprişan

Abordaje . . . . . Nostromo

O experienţă interesantă în navigaţia de plăcere . . . . . Loc. Z. Negulescu

Despre Valuri . . . . . Al. M. Gheorghiu

O călătorie cu vaporul peste dealuri . . . Amiral C. Buholtzer

Literatură — *Omul şi marea* . . . . . Ioan Plutaşu

Aş Vrea . . . . . Gallia Tudor

După câţiva ani... . . . . . .

Memoriu de război şi revoluţie . . . . . Cpt. Zagoreanski=Kisel

Cronica: *Dunărea, axa statelor Micii Antante; Hrana marinarilor; Geohydrostatul*

Pe marginea cărţilor: *Pescăriile în cadrul economiei Naţionale*

Informaţii; Noutăţi;

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)

Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretarul „ Cpt. ŞTIUBEY D.

Administratorul Revistei: Comandor G MUNTEANU.

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 800

Pentru şcoli, căzărmi . . . . . „ 400

Pentru particulari . . . . . „ 300

Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării . . . . . „ 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc de drept revista, în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei.

La cel puţin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

Pentru străinătate preţul dublu.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)

Telefon 367/98

BUCUREŞTI

Acordul Naval dela Londra

Guvernul Englez pentru a ușura sarcina Comisiunei Pregătitoare a Dezarmării de la Geneva, lansă o invitație celor cinci Puteri semnatare a tratatului dela Washington, pentru a se întruni la Londra cu scopul de a discuta limitarea flotelor lor, pentru categoriile de nave rămase libere de orice restricțiune.

La 21 Ianuarie 1930, reprezentanții celor cinci Puteri: Statele Unite, Anglia, Franța, Italia și Japonia, se întrunesc la Londra.

După lungi discuțiuni, se ajunge la 22 Aprilie 1930, la semnarea acordului tripartit de la Londra, care stabilește pentru Japonia față de Statele Unite și Anglia, următorii coeficienți :

— Crucișetoare	3,2
— Distrugătoare	3,5
— Submarine	5

iar pentru Anglia și Statele Unite, paritatea absolută.

Prin acelaș acord se mai stabilește între cele 5 mari Puteri, deplasamentul maxim de 2.000 tone pentru submarine și armamentul acestora care nu trebue să depășească calibrul de 130 mm. Excepțional se mai stabilește ca cele 5 Puteri să mai aibă câte trei submarine, care să nu depășească deplasamentul de 2.800 tone, iar armamentul calibru de 155 mm.

Ca regulă de drept internațional față de navele de comerț, submarinele vor fi supuse acelorași reguli ca navele de război de suprafață.

Indată ce acordul direct a fost stabilit, Comisiunea Pregătitoare de la Geneva își reia lucrul, în Decembrie 1930 își încheie lucrările, prezentând Societății Națiunilor proectul de convențiune al limitărei înarmărilor.

Proectul de Convențiune al Dezarmării.

Proectul de Convențiune elaborat de Comisiunea Pregătitoare a Dezarmării ,cuprinde 6 părți.

In partea II-a, la Cap. B, este tratată chestiunea armamentului naval.

In acest proect de Convențiune, nu sunt precizate nici un fel de cifre, iar acelea cari sunt puse, sunt date numai cu titlu indicativ. Convențiunea indică numai principiile și modalitățile de limitare sau reducere a armamentelor, lăsând ca în timpul Conferinței de Dezarmare să se fixeze pentru fiecare națiune, în conformitate cu principiile admise în Convențiune.

La baza tuturor discuțiunilor, cari au avut loc asupra acestui capitol, precum și a redactărei sale finale, stau acordurile navale de la Washington și Londra, la care s'au mai adăogat amendamentele și dezideratele admise de Comisiunea pregătitoare a dezarmărei și propuse de celelalte națiuni, cari au participat la acele Conferințe și care totuși au anumite interese navale proprii fiecăreia din ele.

La a treia sesiune a Comisiunei au fost prezentate două teze cu totul opuse :

I. Proectul Englez care sugera limitarea tonajului pe categorii de nave ;

II. Delegațiunea Italiană nu admitea decât limitarea tonajului global, pe care fiecare parte contractantă se angaja să nu-l depășească și pe care putea să-l repartizeze și amenajeze cât mai bine cu interesele sale naționale sub rezerva de a încunoștiința cel puțiin cu 6 luni înainte de punerea pe cală, Secretariatul S. N., de caracteristicile fiecărei nave de război ce voia să construiască.

Din cauza marilor discuțiuni la care dădu naștere cele două teze diametral opuse : tonaj global și tonaj pe categorii și a imposibilității stabilirei unui acord asupra problemei navale, Comisiunea își suspendă lucrările până ce Conferința dela Londra rezolvă o bună parte a dificultăților ivite în Comisiune, care a putut apoi să-și reînceapă activitatea în Noembrie 1930 pe baza unei propuneri emanate din sânul delegaților a șeapte Puteri (America, Anglia, Canada, Franța, Irlanda, Japonia și Italia), și stabilește în articolele 10, 11 și 12 cari trebuesc considerate ca un ansamblu, sistemul de limitare următor :

1. Limitarea tonajului global a fiecărei Puteri (Art. 10)
2. Repartizarea tonajului global pe categorii (Art. 11).
3. Posibilitatea de transfer a tonajului între diferitele categorii de nave (Art. 12).

Câteva națiuni, printre cari și România, cere ca indicarea tonajului global înscrisă în tabloul I (Art. 10) să nu lege țările lor peste durata Convențiunei.

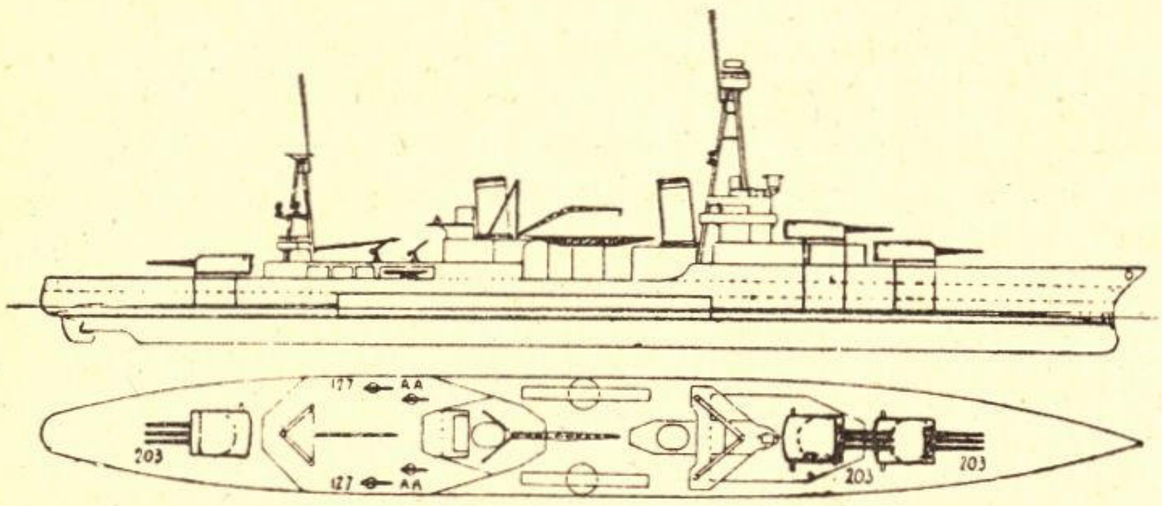
Tot pentru acest articol, Jugoslavia ridică chestiunea Statelor Noui, în curs de a-și construi o flotă și anume în sensul ca tonajul înscris de acestea, reprezentând un minimum de garanție a siguranței naționale să poată fi construit și după expirarea sau prelungirea prezentei Convențiuni.

La Art. 11, repartizarea tonajului global pe categorii, este anexat un tablou care cuprinde cifrele cu cari fiecare națiune se va înscrie, împărțind tonajul global fixat,

în cele patru categorii : nave de linie, port-avioane, nave uşoare de suprafaţă şi submarine.

In Art. 12 relativ la transferul dintr'o categorie în alta s'au prevăzut următoarele trei reguli :

1. Va trebui să se ţină seamă de condiţiunile speciale fiecărei Puteri, precum şi de clasa navelor implicate în transfer ;



Crucişetorul american «Augusta».

2. Puterile al căror tonaj nu depăşeşte 100.000 tone (cifră dată cu titlul indicativ şi care urmează a fi fixată la Conferinţă), vor avea deplină libertate de transfer pentru navele de suprafaţă.

3. Pentru celelalte Puteri, importanţa transferului va trebui să varieze în sens invers cu importanţa tonajului global al fiecăreia.

In articolele următoare, se dau definiţiile diferitelor clase de nave, stabilindu-se tonajul şi armamentul fiecăreia, de către Conferinţă (în anexa III).

Urmează apoi, modalitatea de înlocuire a navelor de război, cari nu sunt decât reproducerea dispoziţiunilor corespunzătoare din acordul naval de la Washington şi Londra.

Mai departe, prin Art. 18 se autorizează oarecari instalaţiuni preparatorii în vederea armării navelor de comerţ şi anume întărirea punţii pentru a putea primi tunuri de calibru limită 155 mm. Asupra acestui articol au făcut rezerve Japonia şi Rusia Sovietică.

Articolele 19—20 şi 22 prevăd interzicerea utilizărei de către o Putere a navelor de război în construcţie dar nepredate în jurisprudenţa sa, pentru contul altei Puteri.

Deasemenea se mai interzice utilizarea navelor de război ale unei Puteri de către o alta.

Articolul 21 prevede modalitatea de declasare a navelor.

In fine ultimul Articol 23, prevede limitarea cheltuielilor bugetare pentru materialul de război şi armamentul naval, neprevăzut în limitarea directă din Articolele precedente.

Situaţia României. Concluziuni.

România este şi ea reprezentată la această Conferinţă. Delegaţia noastră va susţine interesele noastre izvorâte în primul rând din garantarea securităţii naţionale. România intrând ca şi Franţa în hotarele ei naturale nu doreşte decât pacea prin menţinerea Statului quo teritorial şi a tratatelor de pace încheiate la finele războiului. In acest scop s'a aliat cu Jugoslavia, Cehoslovacia şi Polonia, cu cari are interese comune. Dar această situaţie legitimă pentru noi s'a creat în dauna altor ţări cari, deţineau pe nedrept aceste teritorii şi pe cari acum totuşi le reclamă.

Resursele ţărei noastre nu ne permit a întreţine o armată, o marină şi o aviaţie suficient de puternice ca să putem face faţă unei eventuale agresiuni din partea ţărilor nemulţumite cu actuala situaţie a frontierelor. De aceia au fost încheiate aliaţele citate mai înainte, de aceia la Geneva va trebui şi se va insista asupra acestei situaţii speciale în care ne găsim, de aceia ne raliem la teza franceză care propune creiarea unei forţe internaţionale de uscat, navală şi aeriană, pe lângă Societatea Naţiunilor.

Inainte însă ca să ne sosească din afară, aceste ajutoare, — în cazul când ele s'ar creia, — noi vom trebui să avem forţele noastre naţionale pe care să putem conta şi pe cari să le opunem eventualului agresor.

Astăzi forţele noastre navale sunt mult inferioare faţă de ceeace ar trebui să posedăm.

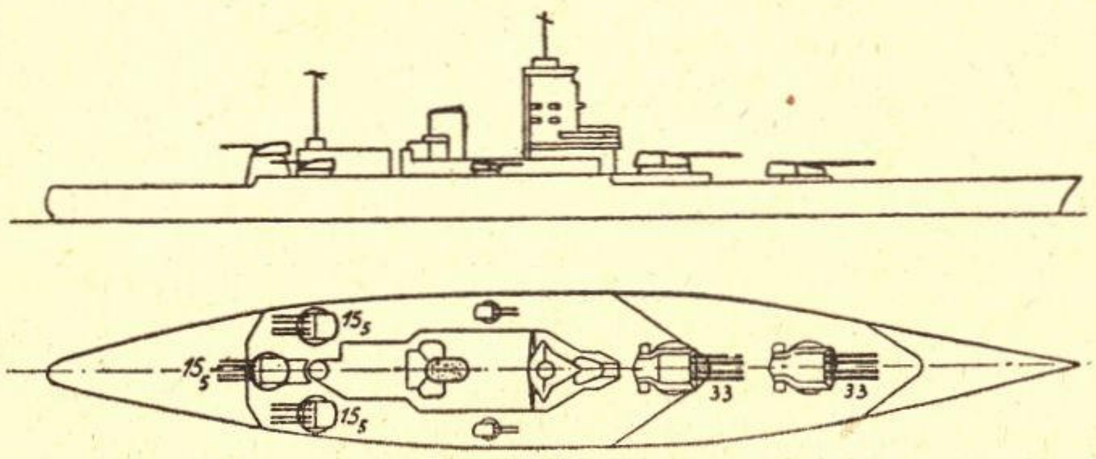
Faţă de situaţia specială creiată după războiu ţărei noastre şi recunoscută la Geneva, România nu numai că nu va reduce tonajul actual aproape inexistent, dar va cere un tonaj global cu mult superior pentru viitor, astfel ca atunci când situaţia financiară îi va permite să-şi poată realiza programul stabilit, care va fi un program pur defensiv.

El va trebui să răspundă la două condiţii esenţiale.

1. Să intre în cadrul resurselor financiare ale ţărei noastre ;

2. Să corespundă prevederilor celor mai îndepărtate pentru viitor şi celei mai dezavantajoase situaţii politice.

Nu trebue să uităm că, dacă pe uscat mai avem încă oarecari resurse sau şanse prin aliaţele încheiate, apoi



Cuirasatul francez „Dunkerque".

în Marea Neagră suntem complect izolaţi şi putem rămâne în această situaţie până la finele eventualului războiu.

Situaţia geo-politică şi strategică a ţărei noastre trebue să fie pentru noi imperativul categoric, căci dacă astăzi Bosforul şi Dardanelele sunt deschise, ele pot fi în-

Educaţia profesională pe Navele-Şcoli

de Căpitan Comandor EMIL OPRIŞANU

La navigation à voiles est celle qui met le mieux en éveil tous les instincts professionnels du marin.

Amiral De Çuverville

De câţiva ani, se vorbeşte de apropiata declasare a brikului *Mircea ;* svonul pare a fi adevărat, deoarece anul trecut, acest vas nici nu a mai navigat, elevii diferitelor şcoli ale marinei, precum şi tinerii ofiţeri, fiind repartizaţi pe la alte nave în scopul instruirei.

Mircea, comandat în Anglia, în 1881, pentru a servi ca vas-şcoală elementelor destinate a forma nucleul de cadre al marinei viitoare, şi-a îndeplinit cu prisosinţă misiunea : timp de aproape 50 de ani, acest vas, împreună cu crucişătorul *Elisabeta* (construit în 1888), au servit numai pentru acest scop. Nu era an în care aceste vase să nu cutreere mările Europei, purtând pavilionul ţărei noastre.

Rezultatul obţinut, a întrecut toate aşteptările : până la ultimul războiu, aproape toţi ofiţerii noştri de marină, între cari se numără foarte mulţi ofiţeri superiori şi amirali (dintre cari doi foşti comandanţi şi inspectori ai Marinei) şi-au făcut practica mărei pe aceste vase.

Dar serviciile aduse ţărei, de aceste vase-şcoală, nu s'au limitat numai la a crea ofiţerii şi echipajele Marinei Militare, ci la rândul lor, aceste elemente instruite şi pregătite în arta mărei, trecând în Marina Comercială, au contribuit la naţionalizarea echipajelor născândei noastre marini comerciale, care până atunci, deşi purta pavilionul român, îşi avea echipajele compuse numai din streini. In special vasele poştale ale S. M. R., comandate numai de ofiţeri români şi cu echipaje pur româneşti, datorită excelentei conduceri a vaselor, disciplinei de bord şi a exactităţei orarelor în orice timp, ajunseseră să fie preferate, pe liniile deservite, înaintea vaselor străine.

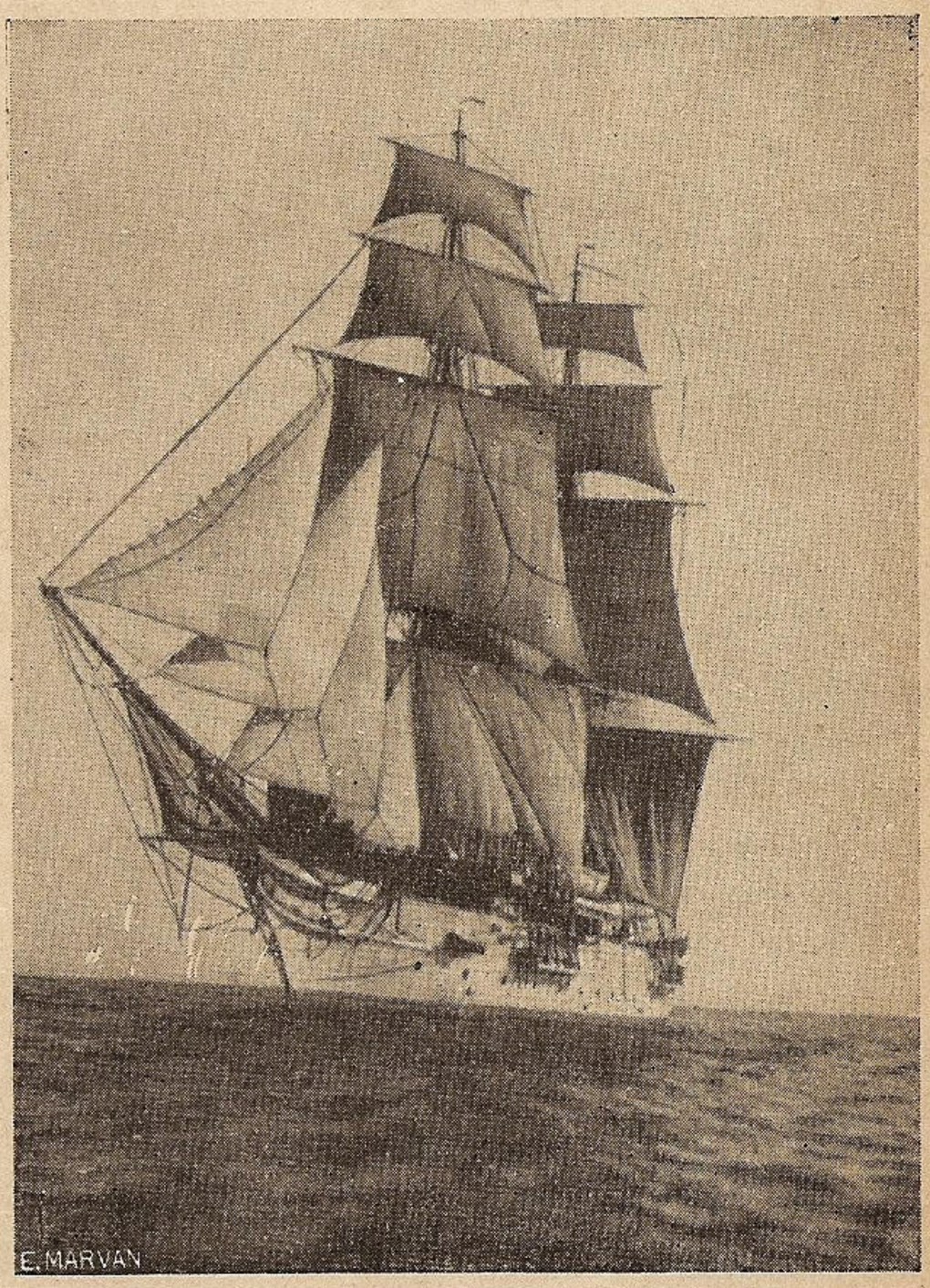
*

Faţă de bună voinţa arătată de conducătorii de atunci ai ţărei, pentru tânăra noastră marină, şi pentru nevoile ei, precum şi faţă de dragostea şi elanul şefilor de atunci ai Marinei, îndreptate numai în scopul formărei de ofiţeri şi comandanţi şi de echipaje destoinice, complect deprinse cu marea, *situaţia actuală a Marinei* — când vasele nu mai navigă, iar ofiţerii, elevii şi echipajele nu mai au posibilitatea de a se instrui şi de a se deprinde cu marea — ni se pare nouă, foştilor ofiţeri, din vechile cadre, ca datorită unei anemii aducătoare de dezagregare. Faţă de această stare de lucruri, putem afirma că Marina actuală, ne mai având mijloace materiale suficiente, nu mai are, nici posibilitatea de a-şi instrui elevii şi viitorii ofiţeri, deci nici posibilitatea de a-şi forma echipajele în general, şi comandanţii în special.

Aceasta fiind situaţia, o întrebare se pune : cari sunt cauzele datorită cărora, după războiu, Marina noastră a suferit această radicală schimbare, această imobilizare ?

*

După părerea mea, starea actuală se datoreşte următoarelor cauze :



Bricul „Mircea" cu pânzele pline.

1) Din cauza lipsei unei alte nave-şcoală mai mare, care împreună cu *Mircea* să servească la instruirea, *în mod economic,* a mereu crescândului efectiv de elevi şi ofiţeri. Această nouă navă-şcoală ar fi trebuit comandată imediat după războiu, atunci când ţara avea posibilităţi financiare mai mari.

2) *Mircea,* actualmente unicul nostru vas-şcoală cu vele, fiind considerat încă de acum câţiva ani — pe drept sau pe nedrept se va vedea — ca neapt a mai ţine marea, a navigat în ultimii ani din ce în ce mai puţin, iar în 1932, din cauza velaturei complect putrezite, nici nu a mai fost scos în mare, ci a fost legat în fundul portului, în aşteptarea unei hotărâri definitive de declasare.

---

chise mâine. De aceia, noi trebue să ne luăm toate măsurile de prevedere contând în primul rând pe forţele noastre şi numai în urmă, pe ajutoarele din afară care eventual ne-ar putea veni, fie că ele ne-ar fi date în baza intereselor comune de apărat contra terţului agresor, fie în baza unui tratat sau convenţiuni, încheiată din timp de pace. Cunoaştem cu toţii valoarea acestor tratate când este vorba de războiu, când patimile, ura şi interesele naţiunilor intră în joc. Căci războiul, nu este altceva decât lupta pentru existenţă sau spre mai bine între naţiuni.

Este o lege naturală pe care nimeni şi nimic nu o va desfiinţa sau opri din cursul ei. Cel mult omul o va face să se manifesteze sub forme mai blânde mai atenuate, însă care nu va dispărea niciodată.

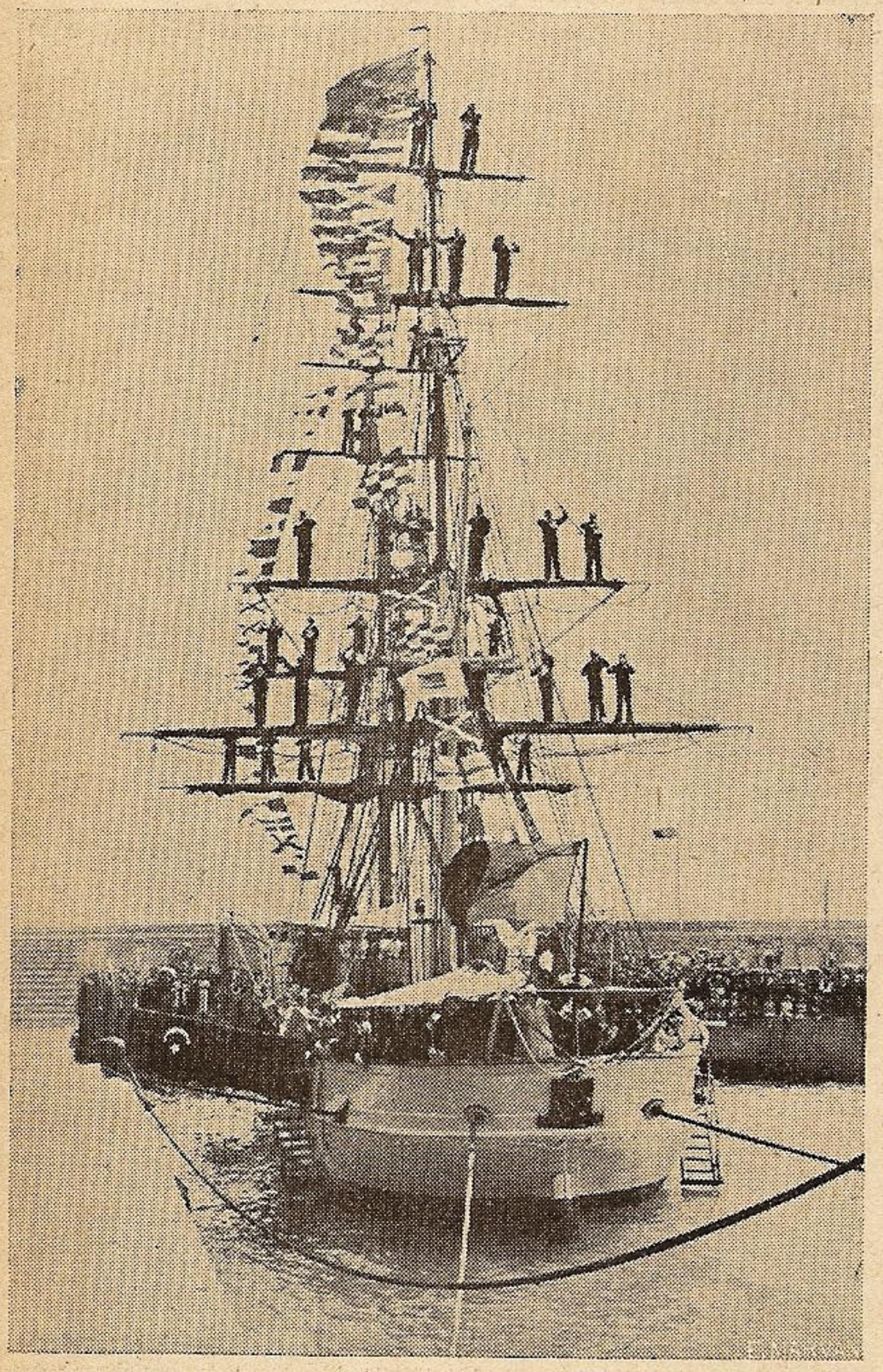
Este aceia ce se încearcă să se obţină acum la Geneva.

Locot. Comandor ROMAN AUG.

cestui vas, fără a se vorbi măcar de înlocuirea lui printr'un alt vas-şcoală, *tot cu vele,* aceasta reese deplin, — dar care i-ar fi cauza ?

Faptul că *Mircea* fiind prea mic — după cum am arătat — pentru a primi la bord întregile efective de elevi şi ofiţeri, date de şcolile noastre de marină, a avut ca urmare că o foarte mare parte din ofiţeri n'au mai avut ocazia a fi îmbarcaţi pe el, nu cunosc manevra vaselor cu vele, şi nu au ideea formată de atenţia deosebită ce trebue dată conducerei unui astfel de vas.

Afară de aceasta, *Mircea,* navigând din ce în ce mai puţin, cu acelaş număr de oameni ca echipaj, în raport cu efectivele mereu crescânde, s'a împuţinat şi nucleul de ofiţeri apţi a mai comanda



La posturile de salut.

un vas cu vele în viitor, aşa că asistăm azi, la o adevărată „criză de comandament" a vaselor cu vele ; unii, cărora le-ar fi venit rândul la comandă, ne simţindu-se pregătiţi pentru o astfel de comandă, au căutat a obţine altă comandă mai agreabilă şi cu mai puţină răspundere.

La aceste cauze, adăogându-se şi campania de discreditare şi ironizare, dusă contra vaselor cu vele în general, de către acei ofiţeri cari au avut aversiune pentru manevra velelor, natural că aceştia, pentru a scăpa de *Mircea,* deci de un eventual rând la comandă, au căutat a-l îmbătrâni înainte de timp, doar vor scăpa de el. Faţă de „criza de comandament" şi de atâţia duşmani interesaţi, *Mircea* nu putea să ajungă decât acolo unde îl vedem clasat : candidat la reformă.

3) Elevii şcoalelor de Marină şi tinerii ofiţeri, cari mai înainte erau ambarcaţi pe *Mircea,* făcând în fiecare an o campanie de instrucţie, în cursul căreia navigau efectiv, din cauzele văzute deja, n'au mai putut fi ambarcaţi pe acest vas, ci au fost ambarcaţi direct pe vase de luptă. Insă aceste vase, cari consumă un combustibil scump, a căror întreţinere necesită cheltueli ridicate şi cari costă enorm, au fost scoase cât mai puţin în mare, pentru a evita consumul de combustibil, pentru a nu mări cheltuelile de întreţinere şi pentru a cruţa corpul şi maşinile lor. Iată dece viitorii noştri marinari îşi fac acum şcoala, pe vase, cari stau legate la cheu ori ancorate în radă.

4) O altă cauză — secundară însă — de paralizare a navigaţiei este suprimarea *indemnităţei de ambarcare.* Uzurile maritime din toate ţările, acordă ofiţerilor de marină ambarcaţi pe vase, o alocaţie de masă, numită indemnitate de ambarcare. Această indemnitate li se dă, nu numai pentru a le veni în ajutor — căci prin regulamente, sunt obligaţi a lua dejunul la bord, chiar în port — dar şi pentru a-i despăgubi de cheltuelile făcute cu masa în timpul cât sunt în navigaţie, deoarece din cauza lipsei de confort la bord, a face provizii pentru 5 zile de navigaţie în mare, înseamnă a se aproviziona pentru 7 zile, căci o mare parte se deteriorează şi se aruncă.

De câtva timp însă, ca măsură de economie, s'a suprimat această modestă indemnitate, însă consecinţele au fost dăunătoare serviciului.

Cum indemnitatea de ambarcare este de fapt, un fel de diurnă, asemănătoare aceleia — şi azi în vigoare — care se acordă ofiţerilor armatei de uscat, când sunt deplasaţi în interes de serviciu, prin logica lucrurilor, nu li s'ar putea pretinde ofiţerilor de marină a sta 3—4—5 zile în mare, plătindu-şi hrana din modesta lor soldă, abia suficientă pentru întreţinerea lor.

Ori cum în armată, ordinele trebuesc executate, ele sunt executate şi în cazul acesta — dar cum ? Când vasele ies în mare, se caută să se reducă la minimum durata navigaţiei, deci implicit se reduc cheltuelile popotei, pentru a nu greva prea mult bugetul ofiţerilor.

*

Acum la noi, marinarii începători, elevi şi ofiţeri, se ambarcă, pentru *practica mărei,* direct pe vase de luptă, iar acestea, pentru motivele arătate mai sus, nu navigă.

Astfel fiind situaţia actuală, şi ţinând cont şi de criza economică şi de scumpetea combustibilului în genere, ne putem întreba : ce ar trebui să facem pentru a asigura instrucţia marinărească şi deprinderea cu marea a elevilor din şcolile de marină şi a tinerilor ofiţeri ?

Vom fi astfel conduşi să examinăm mai întâi evoluţia instrucţiei ofiţerilor, la apariţia aburilor, în diferite marine, a studia apoi caracterele esenţiale ale unei perfecte educaţii marinăreşti, precum şi felul de vase, pe cari această educaţie va da maximumul de foloase, şi modul cum este organizată,— în sfârşit a trage concluziile cari ni se impun, din examinarea acestor chestiuni, precum şi din exemplele ce găsim în marinele străine.

(Va urma)

ABORDAJE

(Chestiuni de Drept Internaţional Maritim)

— cu prilejul accidentului vaporului Peleş —

In ziua de 21 Martie a .c., pe la ora 8 dim. noul vapor *„Peleş"* al S. M. R. venea în prima sa călătorie spre ţară, cu încărcământ de cărbuni dela Cardiff pentru Haiffa.

Pe coasta Portugaliei, în apropiere de Lisabona, a fost surprins de ceaţă groasă. Viteza a fost micşorată şi sirena da semnalele regulamentare.

Din spre Sud veneau două cuirasate engleze: *„Warspite"* şi *„Valiant"* cu drum contrar. După fluere, drumurile erau paralele şi vasele, dacă l'ar fi urmat, ar fi trecut unele pe lângă altele fără habar.

Pe când *„Warspite"* se afla în Babord (stânga), aproape *travers* (în dreptul lui), a fluerat de două ori (viu la stânga) şi deodată a apărut cu prova spre *Peleş*. Fiind lung de 200 m. şi distanţa mică, cu toate că comandantul *Peleşului* a pus toată viteza înapoi, nu a putut trece şi au *„intrat în coliziune"*. Vasul nostru a fost lovit în prova, care s'a turtit, iar englezul în tribord, în dreptul catargului.

Din raportul comandantului reiese că acesta a manevrat aşa cum trebuia, ca să provoace cea mai mică avarie, coliziunea fiind inevitabilă, prin schimbarea de drum a lui *„Warspite"*. Dacă venea la stânga, ar fi fost tăiat drept în două sau ar fi dat peste *„Valiant"*, care urma la mică distanţă pe *„Warspite"*.

*

Până la stabilirea responsabilităţilor vom da o sumară expunere a principiilor de drept internaţional maritim, călăuzitoare în asemenea cazuri.

1) In primul rând, se pune întrebarea: Ce instanţe judecă un abordaj întâmplat *în largul mărei*, în afara apelor teritoriale? Cum largul mărei este liber şi nesupus suveranităţei vre-unui Stat, evident că nici un Stat nu poate pretinde ca legile sale să guverneze o anumită porţiune a mărei libere. Insă, pentru ca crimele şi delictele produse în largul mărei, să nu rămână nepedepsite, fiecare ţară îşi exercită controlul său asupra vaselor ce-i poartă pavilionul — ori unde s'ar afla ele — fie prin consulii din străinătate, fie la întoarcerea vaselor în ţară. Deci, dacă 2 vase de comerţ având acelaş pavilion, se abordează în larg, Statul de cari depind, va judeca el chestiunea.

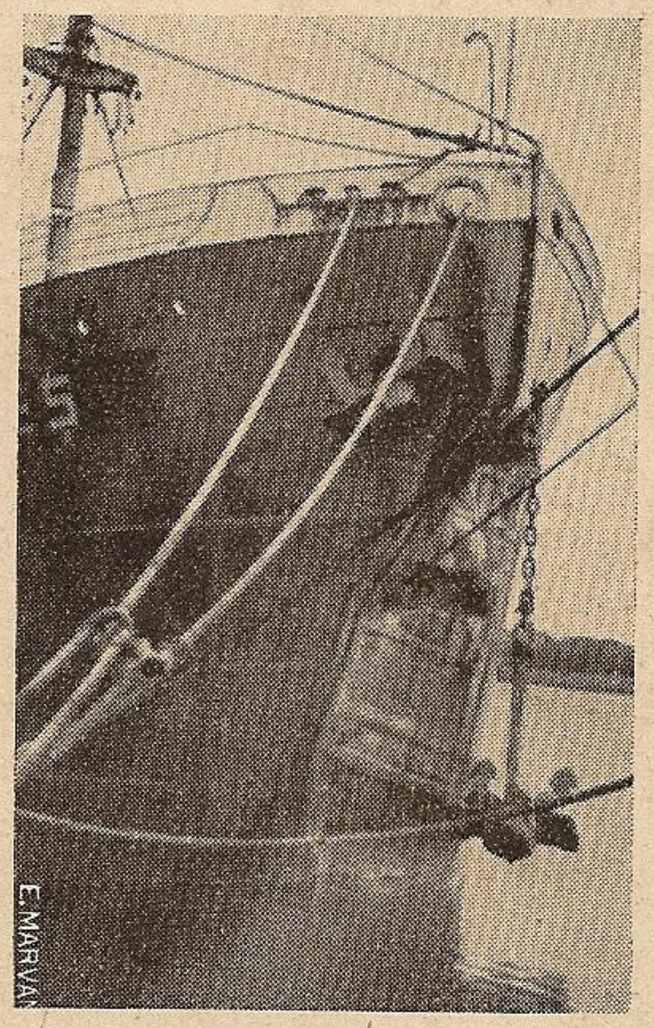
Dar dacă se abordează 2 vase de comerţ sub pavilioane diferite? Nici unul din State în parte nu poate pretinde să judece vasul celălalt, căci ar însemna să considere Statul celălalt ca dependent. Cum în nici un caz o infracţiune nu trebue să rămână nepedepsită, s'a ajuns la un acord aproape unanim că vor fi competinte instanţele pavilionului defendorului, adică ale celui vinovat.

In ce priveşte vasele de război, ele fiind proprietatea Statului, nu pot fi judecate în străinătate în nici un caz, beneficiază de o imunitate de jurisdicţiune cum se spune; cum se va rezolva deci problema abordajului între 2 vase sub pavilioane diferite, dintre cari unul e de comerţ şi celălalt de război? In acest caz, dacă vasul de război e vinovat de abordaj, judecata va urma în faţa instanţelor ţărei sale, chiar în caz zcă abordajul s'a petrecut în apele teritoriale ale Statului pavilionului vasului comercial.

Un caz special este întâlnirea unui vas comercial cu o escadră de vase de război:

Vasul de comerţ e obligat să ocolească escadra ori poate să-şi continue drumul, urmând ca vasele din escadră ameninţate de abordaj să manevreze cum vor crede? *Dreptul de drum liber* al escadrelor în largul mărei (right of way) nu a fost adoptat în conventiile internaţionale aşa că un vas de comerţ îşi poate continua drumul, sub rezerva de a nu intra în coliziune cu vre-un vas din escadră. Cu toate acestea, în Anglia, Curtea de Apel a declarat în cazul *H. M. S. Sans-Pareil—East Lothian* (7 Aug. 1899): „faptul de a fi traversat în mod deliberat drumul unei escadre în mers, constitue o manevră falşă (improper navigation).

In afară de vasele de război şi de cele de comerţ, mai este recunoscută încă o categorie de vase: *vase publice*, cari sunt fie proprietatea statului, fie navlosite dela particulari şi servesc de exemplu: transportului de trupe, de muniţii, armament, aprovizionări, punerea cablurilor telegrafice, explorăţiunilor ştiinţifice, misiunilor umanitare, etc. S'a admis că pot fi întrebuinţate şi într'o exploatare comercială ca: transportul poştei, al pasagerilor ori al mărfurilor etc. Totuşi un vas public întrebuinţat într'un serviciu comercial nu poate pierde calitatea sa de proprietate de Stat (Ryckere); Privilegiul esenţial este în primul rând insezisabilitatea apoi unele imunităţi de jurisdicţie, printre cari aceea că nu poate fi judecat în străinătate pentru o infracţiune comisă acolo. De exemplu: un



Prova avariată a vaporului «Peleş».

vas public abordează într'un port străin un vas oarecare. După regula aplicabilă vaselor comerciale, el ar trebui să fie judecat de tribunalele locale, dar fiind proprietate de Stat, va fi urmărit în faţa tribunalelor Statului proprietar (v. cazul *Iaşi* în Anglia 1906, *Espozende* 1918, *Porto Alexandre* 1920 etc.).

Acum, dacă în plină mare se abordează 2 vase sub pavilioane diferite dintre cari unul de război şi celălalt public? Vom decide ca şi în cazul a 2 vase de război, că competinţa va fi a Statuluii defendorului.

Dreptul englez, în materie de responsabilitate administrativă, prevede că Statul britanic nu răspunde de culpa funcţionarilor săi; ca atare, nu se poate intenta un proces Statului Britanic pentru un abordaj provocat de un vas de război englez ci se va chema în judecată *personal* ofiţerul responsabil.

2) Chestiunea următoare ar fi: cum se stabilesc răspunderile? Dela 1890 de când s'a semnat la Washington convenţia internaţională pentru regulele de drum în mare ,există o responsabilitate pentru fiecare vas căci toate ţările au aderat la această convenţie.

Când un vas provoacă un accident printr'o abatere dela regulament, el va fi responsabil de daunele produse; cel lezat va cere constatarea daunelor în primul port în care intră, depunând şi raportul de drum. Dacă ambii se socotesc reciproc vinovaţi, atunc. fiecare va depune o plângere şi chestiunea va fi tranşată de instanţele de judecată competente, după examinarea jurnalelor de bord şi de maşină respective şi în general după cunoaşterea raportului unei comisiuni de expertize.

3) In cazul când vina e constatată şi sentinţa pronunţată, rămâne chestiunea dobândirei daunelor; când sunt în faţă 2 vase de comerţ, evident că vor plăti despăgubirile, dar când sunt vase de război? In cazul abordajului a 2 vase de război, chestiunea va fi tranşată între Statele respective, iar în cazul abordajului între un vas de război şi un vas de comerţ, Statul proprietar va plăti o despăgubire. Când însă un vas de război britanic ar fi vinovat de abordaj, Statul englez nu acordă daune, pentru motivele deja văzute. In practică însă el acordă o sumă globală ca despăgubire pentru victime. (v. cazul *H. M. S. Sultan-Ville de Paris* 24 Dec. 1886).

Acestea ar fi principiile generale de procedură. In cazul care ne interesează, necunoscând alegaţiunile părţilor nu ne putem pronunţa deocamdată; vom arăta însă pe scurt cari sunt regulele cari erau aplicabile în situaţiunea în care se aflau vasele în momentul abordajului.

Abordajul a avut loc dimineaţa, aproape de ora 8, pe ceaţă deasă. In caz de ceaţă, regulamentul pentru prevenirea abordajelor prevede: un vas surprins de ceaţă trebue în primul rând să-şi reducă cât mai mult viteza (art. 16); acest lucru trebue să-l facă chiar înainte de a intra într'un banc de ceaţă. In al doilea rând, trebue să dea semnale de fluer ori sirenă: un sunet lung, de 4—6 secunde la intervale de 2 minute (art. 15).

Când un vas se vede pus deodată în pericol de abordaj prin apariţia subită din ceaţă a altui vas, pentru a îndepărta un pericol ameninţător, vasul poate manevra şi altfel cum prevede regulamentul, cu condiţia ca abaterea dela regulament să fie justificată de iminenţa pericolului (Ryckere). Aceasta este ideia art. 27 cu privire la manevrele de ultim moment. „...când un abordaj e iminent, nu se poate imputa ca greşeală unui comandant de a fi ordonat la cârmă manevra pe care o credea cea mai propice pentru a atenua coliziunea, chiar dacă e demonstrat în urmă că această manevră e inoportună (sentinţă arbitrală Anvers 22 Iunie 1898).

NOSTROMO

O experienţă interesantă în navigaţia de plăcere

O personalitate recunoscută în materie de yachting, *Dr. Manfred Curry,* ne demonstrează prin intermediul experienţii de mai jos, *efectul de sugere cu rezultate propulsive* pentru nave, în cazul unei armonioase aşezări a velei mari în legătură cu flocul şi în cazul dotării velei mari cu nervuri (speteze sau balene), care să-i dea o formă curbă semi-rigidă.

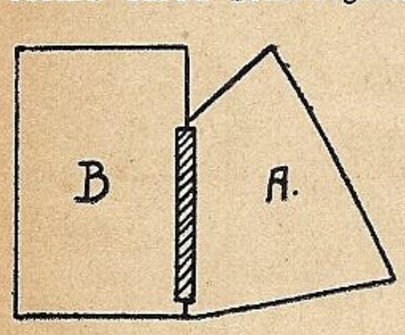


Fig. x

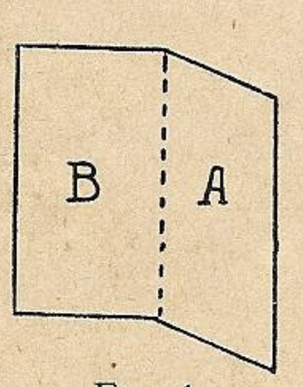


Fig. 1

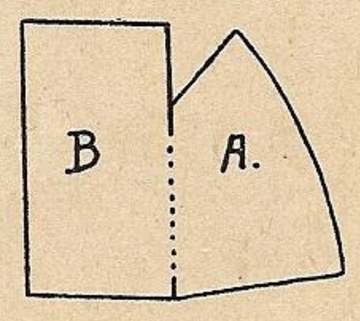


Fig. 2

Pentru a se înţelege mai bine chestiunea, reamintim că în general vântul sufla în pânze, le umfla, le împingea şi odată cu ele împingea vasul. La smeie, aeroplane, vântul creiat de curentul şi viteza dată de elice, *suge* şi ridică avionul.

O uşoară experienţă poată dovedi acest fenomen. Luaţi o foaie de hârtie puţin mai scorţoasă (foaie de bloc sau de hârtie de calc) la care, după ce o îndoiţi la mijloc în ambele sensuri pentru a-i da o oarecare flexibilitate, tăiaţi în formă de velă partea *A* şi crestaţi puţin partea de sus şi de jos a acestei vele de hârtie la locul de împreunare cu partea *B* (fig. 2). Răsuciţi ca pe o ţigară această velă pentru a căpăta forma curbă a velei, apoi, ţinând foaia *B* orizontal astfel ca partea *A* să fie în jos, (fig. 3), suflaţi deasupra şi dealungul părţii *B* şi veţi observa cu mirare că partea *A* se ridică mai sus de orizontală (fig. 4); dacă însă vom încerca să suflăm pe dedesuptul părţii *B* vom observa că partea *A* se ridică numai până la orizontală (fig. 5).

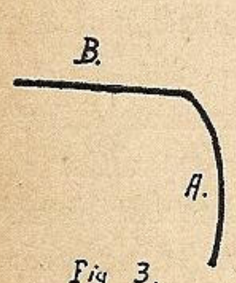


Fig 3.

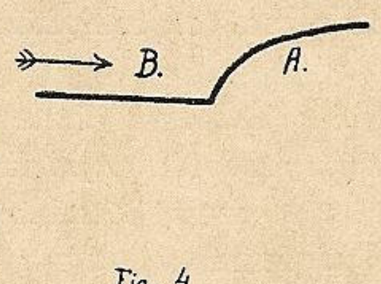


Fig. 4

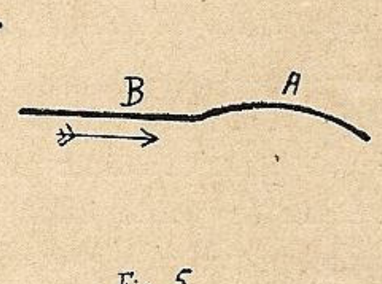
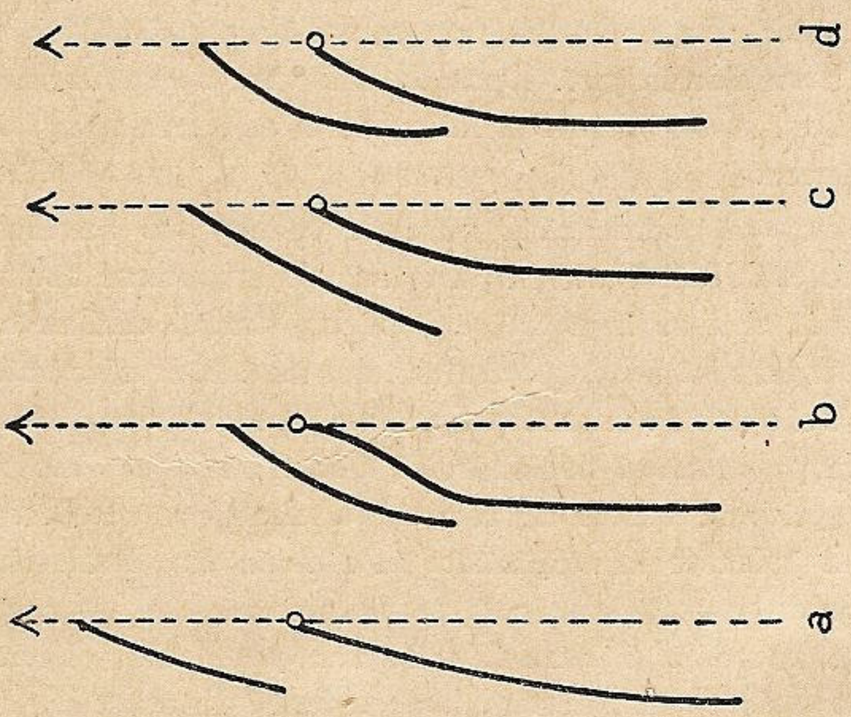


Fig. 5

Deducem deci că efectul de propulsiune este considerabil mai mare dacă se foloseşte şi efectul de sugere provocat de curentul de aer care, după ce a umflat şi împins flocul, cade în spatele velei mari (cazul când suflăm deasupra părţii *A)* decât dacă se întrebuinţează numai efectul direct al presiunei vântului (cazul când suflăm dedesuptul părţii *A).*

Mai jos se vede în *a* poziţia flocului faţă de vela mare când nu este utilizată decât forţa de împingere a vântului care apasă direct pe feţele concave ale velelor; în *b* poziţia velelor este bună însă din cauză că vela mare nu este rigidă, curentul ce se scurge din floc cade pe velă apăsând'o, combătând împingerea ei; în *c* poziţia velelor este bună, însă şcota flocului este largată şi vela



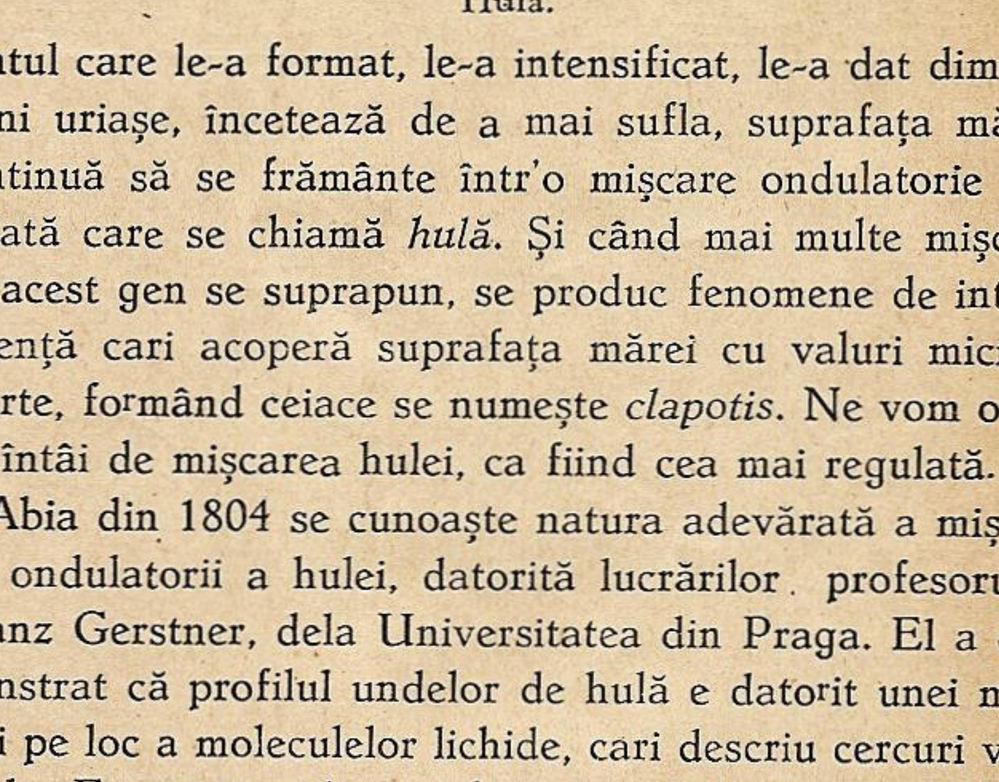
este prea întinsă, efectul de sugere nu poate avea loc; în *d* vedem cea mai armonioasă poziţie a velelor, care dă cel mai bun randament, căci vela mare are curbura bine întărită cu ajutorul balenelor *(spetezelor)* întrebuinţate, şcota flocului bine strânsă, aşa încât curentul ce se întoarce din floc este nevoit să treacă printr'un canal îngust format între floc şi vela mare, canal care din cauza îngustimei dă o viteză şi mai mare curentului de aer. Acest curent de aer împreună cu suprafaţa curbă a velei mari dau naştere la *efectul de sugere* care este prea bine cunoscut în aerodinamică şi este utilizat în aeronautică.

DESPRE VALURI

de AL. MARIUS GHEORGHIU

Agitată de vânturi puternice, sau atinsă numai de uşoare brize, marea e întotdeauna în mişcare. Valuri enorme sau simple încreţituri vin necontenit şi se sparg de ţărmurile înalte sau dispar pe plaje. In liniile ce urmează vom încerca să arătăm modul cum valurile iau naştere, cum se propagă şi ce fenomene se observă la apropierea lor de coastă.

Valurile se formează sub acţiunea vântului, a cărui frecare pe moleculele lichide le determină mişcarea. Când



Hulă.

vântul care le-a format, le-a intensificat, le-a dat dimensiuni uriaşe, încetează de a mai sufla, suprafaţa mării continuă să se frământe într'o mişcare ondulatorie regulată care se chiamă *hulă*. Şi când mai multe mişcări de acest gen se suprapun, se produc fenomene de interferenţă cari acoperă suprafaţa mării cu valuri mici şi scurte, formând ceiace se numeşte *clapotis*. Ne vom ocupa întâi de mişcarea hulei, ca fiind cea mai regulată.

Abia din 1804 se cunoaşte natura adevărată a mişcării ondulatorii a hulei, datorită lucrărilor profesorului Franz Gerstner, dela Universitatea din Praga. El a demonstrat că profilul undelor de hulă e datorit unei mişcări pe loc a moleculelor lichide, cari descriu cercuri verticale. Experienţe directe făcute mai târziu au verificat şi confirmat exactitatea vederilor expuse. Cea mai simplă verificare se poate face aruncând în mare un dop de plută, pe hulă şi pe timp calm: vom vedea că dopul se mişcă cu o mică ondulaţie împrejurul unei poziţii mijlocii care rămâne invariabilă. Astfel, contrar aparenţelor după cari am fi înclinaţi să credem că masele lichide sunt transportate pe suprafaţa mărilor, în realitate numai mişcarea sa deplasează.

In această mişcare ondulatorie numim *lungime de undă* distanţa orizontală care separă două creste sau două adâncituri consecutive: *înălţimea*, e distanţa verticală între o adâncitură şi creasta următoare; *vitesa de propagare*, e vitesa în metri pe secundă, cu care undele par a se deplasa la suprafaţa mării; *perioadă*, e timpul întrebuinţat de o creastă să ia locul unei alte creste în faţa unui punct fix luat ca reper. Prin analogie s'a dat nu-

---

Pentru a aplica la velele bărcilor aceste constatări, trebue ca:

1) vela mare să fie făcută mai rigidă cu ajutorul spetezelor (balenelor) cu care i se poate da curbura voită;

2) flocul să fie bine întins, să prezinte în spre prova o deschidere destul de mare faţă de vela mare, în raport cu partea dinspre pupa (unde este prinsă şcota sa) aşa ca să formeze un canal destul de îngust prin care să se scurgă curentul din floc;

3) flocul să fie destul de mare ca să poată acoperi vela mare până la aproximativ 1/3 din velă (e vorba de partea de jos a velelor).

Cu aceiaşi piesă de experienţă putem constata cât de mult pierde o barcă ale căror vele nu sunt bine învergate pe catarg, adică velele care au între ele şi catarg spaţii goale; între partea *A* şi *B* cu o lamă sau cu un foarfece să facem o crestătură mai largă cum e în fig. X şi apoi să repetăm experienţa de la fig. 4, vom vedea că partea *A* nu se mai ridică tot atât de mult ca prima oară, ci că abia dacă mai trece de orizontală.

Toate aceste experienţe au fost făcute ţinând partea *B* orizontal, (deşi în realitate totul se petrece fiind vertical) pentru a demonstra că puterea de sugere este aşa de mare încât învinge şi greutatea foaiei *A*; experienţele dau acelaş rezultat şi se poate convinge imediat oricine repetându-le, însă ţinând de astă dată partea *B* vertical.

Velă întărită cu speteze.

Tot Dr. Manfred Curry ne sfătueşte după propria experienţă că la vânt tare curbura velei mari să fie redusă la minimum, adică cât mai curbată; natural că aceste sfaturi privesc doar yachturile care au velele înzestrate cu nervuri (balene, speteze). motivul este tot efectul sugerii care la vânt tare trebue exclus, iar la vela să fie cât mai întinsă; contrariul la vânt slab, vela să fie vânt slab utilizat la maxim.

Locot. Z. NEGULESCU
Serv. Hidrografic al Diviziei de Mare Constanţa

mele de *unde* vibraţiilor sonore, luminoase şi electromagnetice, cari au acelaşi mod comun de propagare ca şi a undelor lichide pe suprafaţa mărilor.

Cazul hulei teoretice, cu profilul regulat, se prezintă foarte rar în simplicitatea lui: el dă suprafeţei mărei aspectul unui câmp ale cărui brazde proaspăt tăiate, se pierd la orizont. In realitate ne găsim în faţa unor valuri produse de vânt, ale căror urme persistă sub formă de hulă, după ce vântul a scăzut.

Când vântul se ridică pe suprafaţa mărei perfect calmă, apa începe a se încreţi; când vântul se întăreşte, aceste încreţituri se intensifică din ce în ce şi devin adevărate valuri cu profil simetric (fig. A). După tăria vântului, deosebim mai multe nuanţe de valuri ,începând cu valurile cu crestele verticale (fig. 1, a) până la valurile ale căror creste vântul puternic le împinge înainte pe adâncitura următoare: crestele se prăvălesc închizând în mijlocul lor aer, care se degajează apoi sub formă de bule de spumă (fig. 1, d); se spune atunci că valurile *deferlează*.

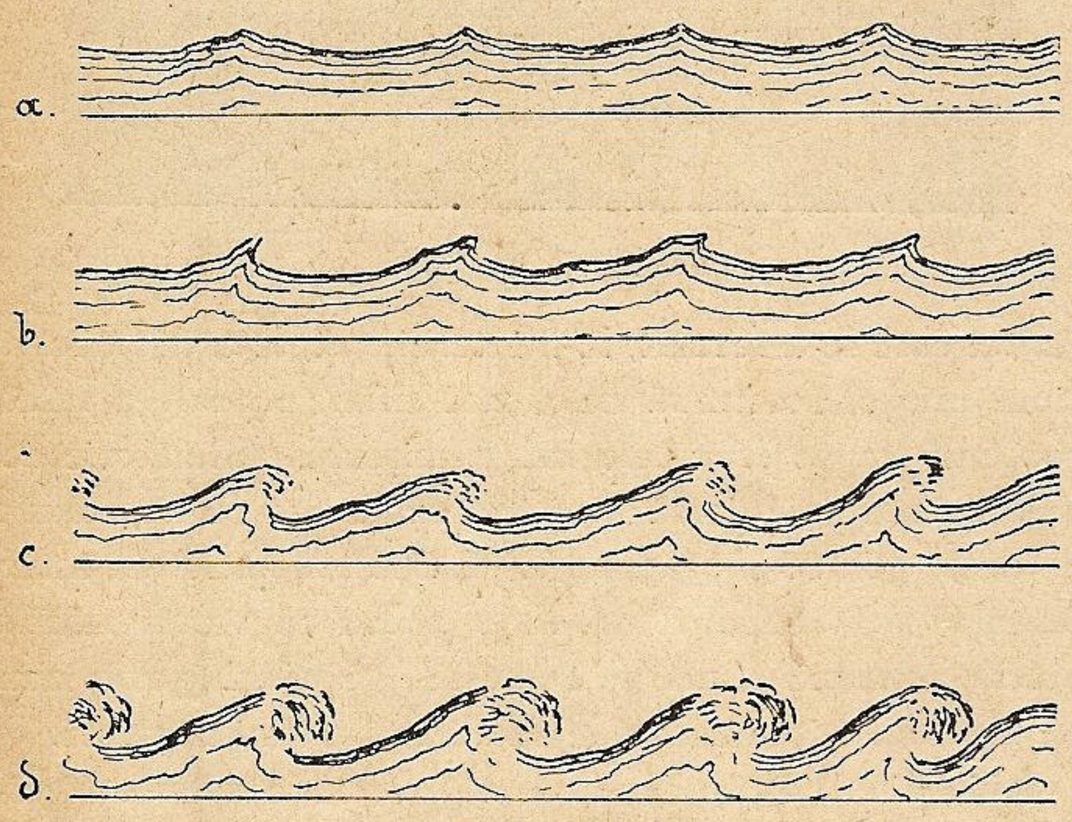


Figura A.

Lungimea şi înălţimea valurilor, odată formate, cresc în acelaşi timp cu intensitatea vântului; dar această creştere nu poate fi fără sfârşit, fiindcă un val oarecare formează un fel de adăpost valului care îi urmează, astfel că suprafaţa mărei ia în cele din urmă o stare de regim permanent, care depinde de forţa vântului şi în care crestele tuturor valurilor se găsesc aproape pe acelaşi plan orizontal.

Contra acestor valuri au de luptat marinarii în timpul furtunilor; cum chestiunea prezintă un deosebit interes pentru navigatori, vom căuta să vedem la ce rezultate au dus studiile cari s'au făcut până acum.

Să ne ocupăm întâi de înălţimea valurilor; în privinţa aceasta multe legende au trebuit distruse. La sfârşitul sec. al 18-lea, în timpul călătoriilor lui Cook şi Bougainville în mările Sudului, se povestea în mod curent de „valuri înalte cât un munte" şi înălţimea lor se evalua la nu mai puţin de 30 metri. Dar mai târziu când s'au putut face măsuri exacte în toate mările şi pe toate vânturile, s'au văzut că nicăieri, la larg şi în regim normal, valurile nu depăşesc înălţimea de 16 metri, observată în mările de Sud. Pe Oceanul Atlantic maximum pare să fie numai excepţional de 10 m.; chiar pe timp rău, valurile nu depăşesc 8 m. înălţime, care de altfel s'a măsurat şi în Mediterana în timpul furtunilor violente. In oceanul Indian maximum ajunge la 10—11 m.

Cât priveşte lungimea de undă a valurilor, aceasta variază între de 20 şi 30 ori înălţimea lor. Dacă luăm cifra 30, vedem că un val din oceanul Atlantic de 10 m. înălţime, are o lungime de undă de 300 m. Panta are raportul de 10 la 150 m. ceiace ne lasă departe de „munţii de apă" de care se povestea odinioară.

Viteza de propagare a valurilor variază firește, cu aceia a vântului cari le-a format. In regiunea vânturilor alizee, ea e de 14/15 m. pe secundă, sau 27 mile marine pe oră; perioada lor variază între 6—10 secunde. S'a căutat să se găsească o relaţie simplă între înălţimea valurilor şi viteza vântului generator: această înălţime ar fi cam de o treime din viteza vântului exprimată în metri/secundă.

In construcţiile navale trebue să se ţină seama de acţiunea valurilor asupra corpului vaselor şi rezistenţa acestora trebue calculată în consecinţă. Se întâmplă în adevăr ca un vas de ex. de 100 m. lungime să fie prins de valuri în Atlantic, lungi de 200 m. şi înalte de 10 m. şi la un moment dat să fie ridicat de mijloc de creasta unui val. Extremităţile vasului, prova şi pupa, ar rămâne suspendate, adică nesusţinute de apă. Dacă corpul nu e suficient de rezistent, el se rupe dela mijloc, cum s'a întâmplat câţiva ani înainte de războiu cu contra-torpilorul englez *Viper*.

Efectul valurilor se resimte în masa lichidă adeseori până la adâncimi foarte mari; e adevărat însă că acest efect e foarte slab. Astfel s'a găsit că adâncimea până la care se resimte efectul agitaţiilor dela suprafaţă e de aproximativ 300 ori înălţimea valurilor. Acest fapt ne explică de ce mările puţin profunde, ca Marea Nordului şi Marea Baltică au apele turburi, cu aspect noroios: valurile de 3—4 m. pe cari le ridică vântul, pun în mişcare masa de apă până la fund, unde agită nisipul şi nămolul cari se amestecă cu apa şi-i dau culoarea atât de depărtată de albastrul intens al Mediteranei sau a mărilor tropicale.

Limita până la care un submarin în imersiune e la adăpost de valuri e însă cu mult mai mică: ea e de 50—60 m. adâncime.

Dimensiunile valurilor arătate mai sus sunt ale valurilor la larg, de un regim normal şi departe de coaste. Când însă valul întâlneşte un obstacol fie fix, ca o coastă sau un jeteu, fie mobil, ca un vas în plin mers în direcţie contrară, el se sparge de acest obstacol şi se poate ridica până la înălţimi uimitoare. Farul dela Eddystone,

la sud de Plymouth, a cărui lanternă e la 52 m. deasupra apei, e adeseori complect acoperit de mare în timpul furtunilor de sud-vest. Aceasta se observă şi pe marile transatlantice cari merg în plină viteză împotriva valurilor şi a căror coşuri sunt necontenit spălate de apa mărei.

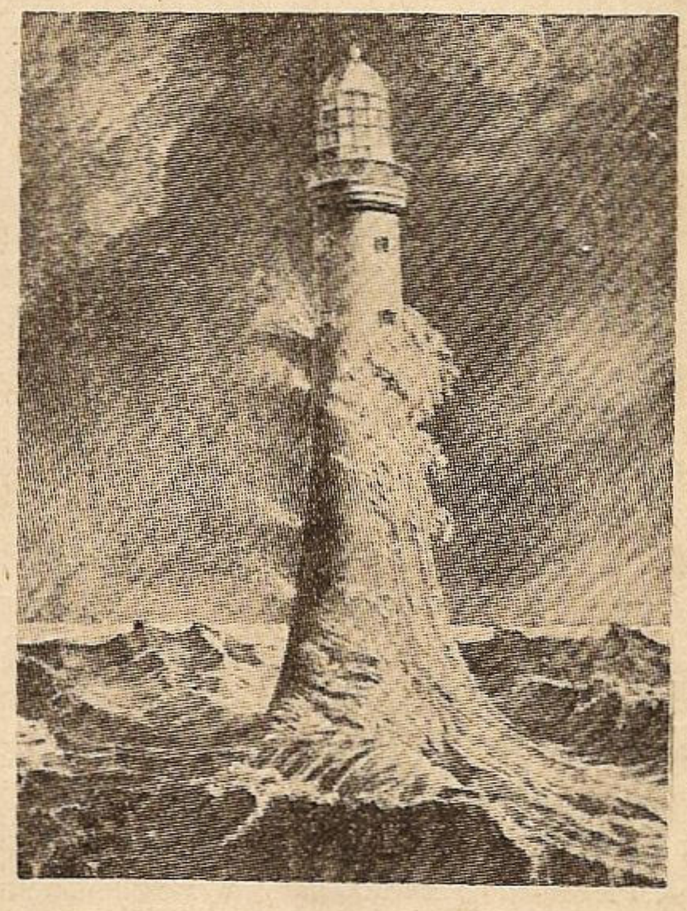
Explicaţia o găsim în fenomenul interferenţei. Când de ex. un sistem de unde vine dinspre larg şi întâlneşte perpendicular zidul unui jeteu, un al doilea sistem de unde *reflectate* ia naştere şi se propagă în direcţie contrară celui dintâi. In unele puncte cele două mişcări ondulatorii se anulează ; în altele din contra se integrează şi se amplifică. Undele în acest caz nu mai par a avea nici o mişcare de propagare ; apa pare că se ridică şi se lasă pe loc. Aceste sunt undele *staţionare*. Când în loc de două sisteme de unde, ne găsim în faţa a mai multora, avem atunci fenomenul numit *clapotis*, care se observă deseori în basinul porturilor unde cheiurile produc mai multe sisteme de unde reflectate. In centrul cicloanelor, unde se întâlnesc sisteme de unde foarte complexe provocate de vânturi din toate direcţiile, se produc clapotis-uri uriaşe ; se spune atunci că marea e *demontată*.

Reflexiunea mişcărei ondulatorii pe fund, când acesta are o slabă inclinaţie, dă naştere fenomenului denumit *ressac* care se observă în mod obişnuit pe plaje. Se ştie de asemenea că chiar când marea e foarte calmă, apa ajunge înotdeauna la plajă sub formă de mici valuri deferlante : acest fenomen e datorit frecărei apei de fund. Această rezistenţă întârzie moleculele lichide în contact cu nisipul şi permite celor dela suprafaţă să ia o viteză mai mare, care provoacă un mic val deferlant.

Fenomenul acesta dă naştere unui altuia şi mai curios, care se explică tot prin interferenţă. Observând cu atenţie micile valuri de ressac cari vin şi deferlează pe plaje, vom vedea că nu toate sunt de aceiaşi importanţă : unele sunt mai mari, altele mai mici. Vom vedea iarăsi că valurile mai mari ocupă întotdeauna acelaşi număr de succedare : de ex. valul mai mare va fi acel care ocupă numărul trei sau patru, într'unul din aceste ordine. Explicaţia e simplă. Dacă valurile s'ar succeda liber la suprafaţa unei mări foarte adânci, n'ar fi nici un motiv ca unele să fie mai mari ca altele, sub acelaşi regim. Dar inclinaţia plajei provoacă o mişcare de *reflexiune* care se comunică moleculelor vecine, după o lege mai mult sau mai puţin complexă depinzând de configuraţia topografică a fundului ; interferenţa acţionează atunci după gradul de inclinaţie a fundului, întărind fie al treilea, fie al patrulea val, dar întotdeauna acelaşi. .

Puterea destructivă a valurilor e uriaşă. Când valurile deslănţuite de un timp rău ajung până la o coastă stâncoasă sau contra vre-unui element de jeteu sau cheiu, ele pun în joc o energie care e egală cu forţa lor vie, adică cu jumătatea produsului masei lor prin pătratul vitesei. Această vitesă atinge câteodată 40—50 km. pe oră, iar masa unui val de 10 m. înălţime, e de câteva mii de tone, sau chiar mai mult, după lungime. Şi aceste lovituri ale valurilor contra stâncilor sau lucrărilor de artă se repetă aproape la fiecare 10 secundă. Nu e deci de mirare să vedem stânci de granit dantelate, roase sau sfărâmate de acţiunea valurilor repetată timp de mii de ani. Lucrările de artă ale omului sunt deseori dezagregate de valuri şi duse la mari distanţe. Ne amintim de furtuni cari au smuls şi aruncat în basinul portului, şinele de cale ferată de pe jeteul dela Constanţa.

Omul a căutat să utilizeze această enormă putere a valurilor pentru trebuinţele industriei. Toate aparatele imaginate în acest scop revin la trei tipuri principale. In unele, apa pătrunzând într'un fel de pâlnii mari, comprimă aerul care se acumulează în rezervoare speciale ; apa face deci funcţie de piston compresor. In altele, nişte palete mobile primesc impulsiunea valurilor, pe care o transmit, printr'o transformare a mişcărei, unui ax



în rotaţie. In sfârşit, un al treilea tip, constă din nişte flotoare cari sunt ridicate la trecerea valului, pentru a cădea când urmează o adâncitură ; mişcarea aceasta alternativă de sus în jos, e transformată în mişcare de rotaţie. Toate aceste aparate au dat rezultate bune pe timp potrivit ; au fost însă distruse pe timp rău. Trebue să menţionăm un dispozitiv special construit la Guyotville în Algeria, în care flotoarele nu sunt ridicate chiar de val, ci de o hulă produsă de valurile din afară într'un mic basin, comunicând cu largul printr'o deschidere făcută într'un dig rezistent. Se pare că rezultatele obţinute sunt încurajatoare, dar experienţele de până acum au fost făcute pe o scară mică.

Să nădăjduim că în curând se va putea capta, pe o scară mai întinsă, forţa enormă a valurilor, care pe un preţ mic să poată alimenta industriile din vecinătatea coastelor.

O călătorie cu vaporul peste dealuri

(Poveste pentru copii mici şi mari)

Lui Mircea C. Niculescu
care iubeşte Marina.

de C. Amiral C. BUCHHOLZER

O călătorie în sus pe Dunăre împinsă până unde şi pe unde se poate naviga este o călătorie la deal şi peste deal.

Călătorul de pe vapor, vede apa curgând, simte că sue sau coboară, dar mai mult nu ştie.

Acuma eu am să spun câteva secrete de ale apei.

Pornim dela Marea Neagră, din Sulina.

— Comandantul dă ordin să se dea drumul la parâme, face semn timonierului să pună cârma la dreapta, să o îndrepte imediat şi porneşte la deal pe Dunăre.

— Un cititor de al revistei poate mă întreabă: „dar nu face rondoul" ?

Nu, căci îl făcuse în ajun venind la vale, trebuind să acosteze întotdeauna şi peste tot pe Dunăre cu prova la deal, căci altfel e periculos şi greu de plecat dela cheu.

După pornire mecanicul duce greul. La drept vorbind maşina şi nu mecanicul.

Fiecare kilometru de mers la deal, urcă vaporul cu ceva mai puţin de un centimetru faţă de nivelul mării, lăsată în urmă la Sulina.

După 190 kilometri am ajuns la Brăila şi suntem mai sus de nivelul mării cu un metru.

Acesta este *etiajul* apei Dunării la Brăila.

Nu trebue să se sperie nimeni de acest cuvânt.

Inginerii hidraulici, au fost obligaţi să observe creşterea şi descreşterea înălţimilor apei Dunării în fiecare port; şi au însemnat pe peretele vertical al cheului — în fiecare an — unde a fost nivelul cel mai scăzut al apei. Luând mijlocia acestor însemnări — din un număr mare de ani — s'a tras cu o liniuţă roşie, pe o scândură bătută în cuie pe zidul cheului şi liniuţa roşie a fost botezată *etiajul* portului unde s'au făcut observările astea.

— Pe scândură — au tras liniuţe de centimetri, decimetri şi metri, de desubt şi deasupra etiajului şi *„mira"* portului a fost gata.

Când spikeriţa anunţă la Radio, cotele apei Dunării, sunt sigur că toţi ascultătorii închid aparatele.

Ţifrele înşirate nu interesează decât pe navigatori şi amatori, dar aceştia găsesc în porturi hărţile zilnice ale acestor creşteri sau descreşteri de ape. Eu cred că programul lui Radio-Bucureşti ar putea fi lipsit de aceste comunicări, — ca şi de multe altele.

Ţifrele date de spikeriţă arată cu cât este apa deasupra sau dedesubtul liniuţei de etiaj. Dacă spikeriţa spune că cota la Brăila este plus un metru (peste etiaj). aceasta înseamnă că nivelul apei este 2 metri mai sus ca nivelul mării.

— Pornim acum din Brăila la deal spre Cerna-Vodă şi Silistra.

Când ajungem la Cernavoda (la 300 kilometri dela Sulina) vaporul s'a urcat cu 4 metri şi jumătate deasupra nivelului mării, iar la Silistra cu 7 metri.

Aci ne oprim ca să vedem ceva pe care nu îl observă multă lume.

—Şi-a pus vre-odată cineva întrebarea, ce s'ar întâmpla de ar seca Dunărea ?

De sigur că aproape toţi — în copilărie — au întrebat sau au gândit asta, mai ales de au avut prin apropiere vre-o gârlă secată vara. Şi eu am întrebat asta când stăteam pe malul Oltului, deşi nu l-am văzut secat.

De ar seca Dunărea — şi toate râurile ce se varsă în ea — noi care ne-am oprit cu vaporul la Silistra, am vedea că în susul Dunării (în amonte ar spune unii tari la geografie) se deschide un şanţ adânc de câţiva metri, plin la fund de nămol şi nisip şi larg de aproape un kilometru.

In jos (în aval) de Silistra vedem însă apă, verde-albăstrue şi de o gustăm o găsim sărată.

Minune la Silistra ? Nu. Fundul Dunării, mereu sub nivelul Mării, de când pornisem din Sulina, urcă, deaceia şi apa se înalţă tot timpul drumului. La Silistra fundul Dunării se ridică până la nivelul mării. Secând Dunărea, apa mării intră pe vechiul canal al fluviului şi ajunge cu ţărmul aci la Silistra, formând astfel un golf lung de 40 de metri dela mare şi larg cel mult de un kilometru.

Marea nu ajunge însă la Silistra, decât dacă Inginerii vor scobi niţel fundul Dunării, aproape de Hârşova, unde acest fund se ridică puţin peste nivelul mării. De se navigă acuma pe acolo — pe Dunăre — motivul este că nivelul apei Dunării este cu vre-o trei metri deasupra mării şi deci deasupra fundului Dunării în aceste locuri.

— Ce bucurie pe Brăileni şi Gălăţeni ! Ei n'ar suferi de secarea Dunării, căci acolo ar fi porturi maritime.

Silistrenii ar putea face plaje la mare, iar ceilalţi mai în sus de aci, ar avea numai plaje de nisip uscat.

Doamne fereşte — sau un cuvânt mai greu — ar spune Giurgiuvenii, — căci multă muncă i-a costat strandul lor la Dunăre.

Şi ce bine ar fi să-i imite în facerea de stranduri şi alte porturi

— Eu cred că prin secarea Dunării ar apare şi o meserie nouă: căutători de bogăţii prin nisipul marelui şanţ al Dunării secate.

Dar Dunărea n'o să sece aşa curând şi putem porni iarăşi la deal.

Vaporul urcă— căci urcă mereu fundul Dunării şi cu el şi apa— şi când ajungem la Giurgiu suntem cu 13 metri deasupra mării şi la o distanţă de 500 kilometri de Sulina.

— Dacă Giurgiuvenii ar săpa fundul Dunăării, până la 13 metri în jos, dela etiajul lor, şi ar lua pământul orizontal până la Silistra, ar avea şi ei plaje la mare, când ar seca Dunărea.

— Mergând înainte, până la Calafat, am urcat cu 25 de metri (la 800 kilometri dela Sulina). La Orşova am ajuns după 955 kilometri, la 34 metri deasupra mării. Aceasta înseamnă că am urcat în sus pornind dela Sulina, cu peste 3 centimetri pe fiecare kilometru. Ln drept vorbind, pe la Tulcea urcăm cu un centimetru pe kilometru iar spre Severin cu 5 centimetri de fiecare kilometru mers la deal.

Dela Orşova, — pe vre-o 60 de kilometri la deal — până la Drenkova, gluma cu dealul se îngroaşe. Maşina gâfâe. La unele vapoare nici nu mai poate răsbi.

— Dar şi timonierul e cu ochii în patru.

Pe o distanţă de 2 kilometri dela Orşova, apa sue cu peste 2 metri pe fiecare kilometru. Aci sunt Porţile de Fier. Le zice aşa pentrucă fundul ca şi malurile înalte ce strâng aci Dunărea, sunt de piatră.

— După Porţile de Fier, mai e un urcuş greu, la Iutz, dar numai cu un metru pe kilometru.

Trecerea la Porţile de Fier, nu o poate face toate vasele ce navigă pe Dunăre, — aşa că unele vor fi luate la remorcă de altele cu maşini puternice.

Până la Drenkova — dela Orşova — dacă facem o mijlocie a urcuşului, fără să ţinem seama de urcuşurile grele arătate, avem o înălţare a apei cu 4 decimetri pe fiecare kilometru mers la deal.

La Drenkova etiajul are 59 metri deasupra nivelului mării.

— Facem şi la Drenkova un popas, cum am făcut la Silistra. De ar fi secat Dunărea, la Kazane — un loc numit aşa prin Por-

ţile de Fier,— ar fi rămas o baltă, adâncă de vre-o 50 metri, fundul mai-mai să ajungă în jos până la nivelul mării.

— Dunărea are adâncimi mijlocii de câţiva metri şi numai dela Brăila în jos de 10—15 metri. Sunt pe ici pe colo şi adâncimi de peste 20 metri.

— Plecând la deal dela Drenkova trecem pe la Bazîaş — la 1075 kilometri dela Sulina, — unde frontiera noastră cu Sârbii încalecă Dunărea. La kilometrul 1433 găsim Bezdanul unde e frontiera Sârbo-Ungară şi apa Dunării este cu 81 metri mai sus de nivelul mării.

Panta apei sau urcuşul aci pe fiecare kilometru este una peste alta — cam de 7 centimetri pe fiecare kilometru.

— Când vaporul a ajuns la Pesta s'a urcat cu 96 metri deasupra mării, la Viena cu 175 metri (1933 kilometri dela Sulina) la Linz cu 250 metri şi la Ulm cu 456 metri.

— Cititorule dela Sulina, când vezi plecând vre-un vas de acolo dela tine, spre Ulm, de vrei să-l urmăreşti cu gândul, uităte în sus la 456 metri şi mergi cu gândul la 2588 kilometri spre Nord-West — să ştii că acolo este vasul tău.

In fond, toată gâfâiala maşinei n'a fost numai ca să înainteze pe apă cei 2588 kilometri până la Ulm ci să sue şi dealul de 456 metri.

Ce zici, n'am avut dreptate să spun că este o călătorie cu vaporul peste deal ?

„Dar peste deal înseamnă să treci dealul şi să cobori la vale fără să te întorci înapoi" aşa o să ne răspundă vre-un cititor cârcotaş.

Dar vezi că n'am terminat încă. Mai este.

— Dunărea se leagă, aci în sus — cu un canal — cu alt râu mare, cu Rinul. Trecem prin acest canal, trecem în Rin şi coborând acum la vale — mergând vre-o 800 kilometri, — ajungem la Hoock van Holand la Marea Nordului (în Olanda) care are acelaş nivel (faţă de centrul pământului) ca şi Marea Neagră.

— Nu este aşa că am făcut o călătorie cu vaporul peste dealuri de apă ?

Dar se fac asemenea călătorii ? De sigur. Uite noi, — marina — avem la Dunăre nişte nave numite vedete. Cam de vreo 30 de tone greutate. Au fiecare un Locotenent sau Sublocotenent comandant şi cam 20 marinari echipaj, un tun, o mitralieră şi viteză mare. Ele au fost construite în Anglia acum 25 de ani şi au venit de acolo la Galaţi. Au intrat în Marea Nordului la Hoock van Holand pe Rin („Mas" îi spun Olandezii).

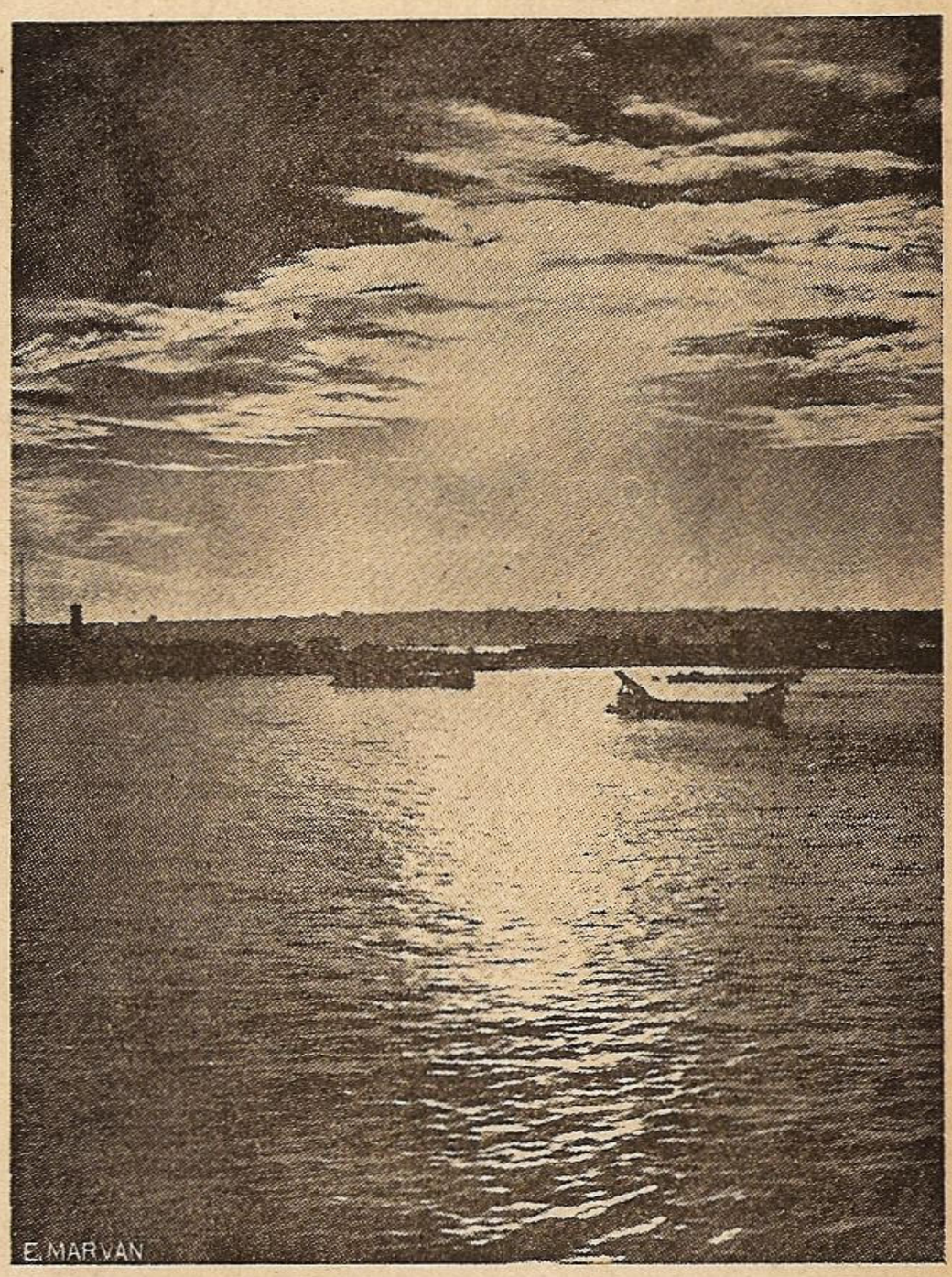
Au urcat fâşia de deal de apă ce curge în un şanţ adânc de câţi-va metri, scobit în cocoaşa de deal de 465 metri înălţime ce o face pământul între cele două mări (Marea Nordului şi Marea Neagră) au trecut prin canalul Ludvig în Dunăre şi au coborât fâşia de deal de apă, pe Dunăre la vale până la Galaţi. Acum am terminat cu dealul. Mai am un secret. Pentru copii mai mari.

Călătorind pe Dunăre, cu harta în mână, citeşti acolo pe maluri *„cotele"* sau înălţimea uscatului, atâţia sau atâţia metri deasupra nivelului mării. Dacă te uiţi pe hartă la Severin, şi vezi o cotă de 68 metri, să nu te aştepţi când ajungi acolo, s'o vezi aşa de înaltă. Să nu uiţi că ajungând la Severin, te-ai suit pe apă cu 34 metri deasupra nivelului mării, aşa că înălţimea dealului faţă de vapor nu este decât 34 metri.

Dacă nu ai la îndemână ţifrele de etiaj în diferite porturi, caută-le pe hartă că le găseşti. Acesta e secretul.

— Uită-te ce cotă are uscatul în locurile inundabile din apropiere, scade vre-o 5 metri şi fără mare greşeală ai ţifra etiajului din acel loc. Acum am terminat povestea dela Dunăre, şi ai văzut că nu e tocmai bine zis : „merge ca pe apă" când cineva vrea să spună că lucrurile merg uşor. Poate s'o fi gândit la mersul numai la vale ?

LITERATURĂ



Omul şi marea

(Charles Baudelaire)

Tu, om stăpân pe tine, mereu vei iubi marea !
Căci marea ţi-e oglinda ; în undele ei verzi,
In zbuciumul lor veşnic, tu sufletul ţi-l vezi
Şi spiritu-ţi adânc e şi-amar cum este ea.

In ochiul tău adesea îţi place să te-afunzi ;
S'o 'nbrăţişezi cu ochii, s'o strângi în braţe vrei,
Şi'n zgomotul sălbatec al plânsetului ei
In inima-ţi vâltoare încerci să ţi-o scunzi.

Şi tu şi ea, voi sunteţi discreţi şi 'ntunecoşi ;
Tu, om, n'ai fost de nimeni până acum pătruns ;
Tu ,mare, totdeauna cu grije ai ascuns
Comorile-ţi intime de ochii curioşi !

Şi iată totuşi secoli atâţia risipiţi,
De când fără căinţă şi milă vă luptaţi,
Atât de mult măcelul şi moartea adoraţi,
O, luptători de-apururi ; o fraţi nedespărţiţi !

ION PLUTAŞU

DUPĂ CÂŢIVA ANI...[1)]

de JEAN BART

In câţiva ani... câte prefaceri...

Sulina era în agonie...

Gura Dunărei se potmolia...

Unde fusese apă acum era pământ...

Bancuri uriaşe de nisipuri, aduse de fluviu, creşteau din mare ca nişte insule la suprafaţă, astupând canalul. Ziua şi noaptea se lucra scurmând zadarnic fundul mării.

Natura nu se lăsa învinsă.

Vapoarele încărcate nu mai aveau destulă adâncime.

Uunele aşteptau în radă fără a putea să intre, altele, oprite în port, nu mai puteau să iasă.

Era o jale. Navigaţia blocată. Comerţul ruinat. Lumea alarmată.

Ce-i de făcut ?

Să înceapă a lucra o altă gură a Dunărei.

Sulina trebue abandonată.

Populaţia scădea în fiecare an.

Oraşul se golea.

Portul murea.

Două zile a stat Neagu în Sulina.

Venea din Cardif. Vaporul avea să descarce un caric de cărbuni şi să plece în grabă la Constanţa.

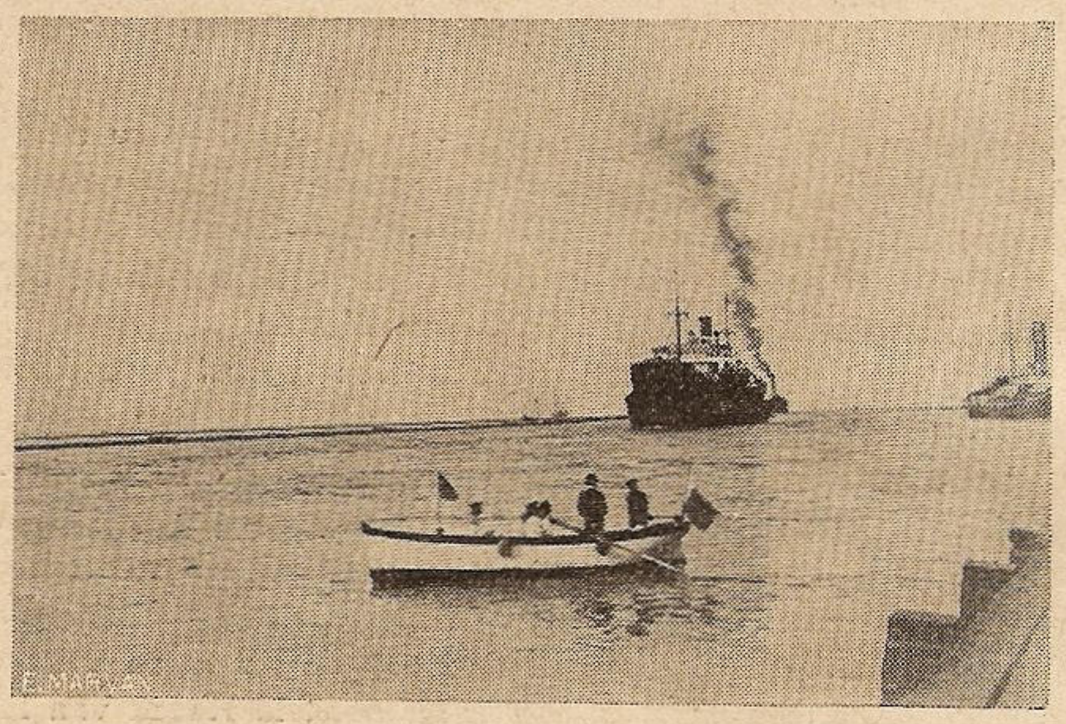
Barbă Roşie îl pusese în curent cu toate.

Dela vapor Neagu plecă întins la cimitir, să vadă mormântul Evantiei.

Singur, abătut, rătăci două zile pe cheuri şi pe plajă. Revăzu cu ochii împăinjeniţi locurile cari îi încântase odinioară viaţa.

Parfumul trecutului, forţa suvenirilor dau parcă un suflet şi locurile unde ai trăit, ai iubit şi ai suferit odată. Un colţ de natură, în care şi aerul rămâne încărcat de iubire, îţi evocă în câteva clipe trecutul îngropat în regretul şi melancolia vârstei.

Neagu retrăi c'o luciditate uimitoare acele zile de sbucium sufletesc, de fericiri intense, de îndoeli chinuitoare şi mute suferinţi — când viaţa întreagă atârna de o himeră.



Ecoul primului amor îl auzea încă. Simţea setea de iubire ca o trebuinţă sufletească... dar o tristă umbră îi acoperea trecutul. Se căuta, căci nu mai era acelaş. Nu se recunoştea el însuşi.

Şi când sui resemnat scara vaporului, în ora plecărei, părea cu zece ani îmbătrânit. O forţă surdă îl încovoiase.

Vaporul în radă, el, de sus, dela comandă, îşi aruncă ochii pe vasta întindere a Deltei, ca pe o imnesă hartă întinsă la picioare.

Intre pădurile arămii de stuf şi banda de aur a plajei, apărea o pată în zare, ca o insulă de verdeaţă — cimitirul maritim.

...Acolo, în pământul mocirlos al Deltei, rămânea îngropată o parte din viaţa lui. Evantia...

O biată plantă exotică... smulsă.. transplpantată... nu s'a aclimatizat... s'a ofilit... a suferit... a murit.

[1)] Epilogul romanului „*Europolis*“ de Jean Bart, apărut de curînd în editura *Adevărul*. Se găseşte la toate librăriile din ţară.

Aş vrea

Intins pustiu de apă-amară,
Şi totuşi, plin de vietate,
Adîncul tău mă înfioară
Şi sufletu-mi în gol se sbate.

Şi totuşi, mă atragi, nebună,
Cu firea-ţi de sălbătecie,
In noapte când strigoi se-adună
Şi inima mea e pustie...

Aşi vrea să rătăcesc într'una
Pe valul tău ce se tot sbate
Şi candelă să'mi fie luna
In muta mea singurătate...

In ochiul tău de spumă deasă,
Să 'ngrop durerea şi amarul,
Să fiu al valului mireasă,
Iar tu pe veci să'mi fii altarul...

Şi când furtuna 'ţi răscoleşte
Tot fundul cu-ale lui mistere
Şi crimele 'ţi desvăluieşte
Şi când încerci a ta putere

In urlete tânguitoare ;
Când iadul tot se desfăşoară
In lupta-ţi plină de splendoare
Şi tot ce 'i viaţă se 'nfioară,

Aşi vrea cu valul împreună
Să urc şi să cobor într'una
Şi tot ce'i rînjet şi minciună
Să 'nnec în sînu-ţi cu furtuna...

GALLIA TUDOR

Fantoma primei lui iubiri avea să-i apese existența...

Şi când simți că șovăe, copleșit de milă și de regretul unei fericiri perdute, Neagu se reculese, ca să-și revină, stăpân pe sine, strigă încordat timonierului dela cârmă: „vino tribord... ia capul la compas.. Sud 8 grade Est... așa... drept înainte. Şi el își întoarse privirea în altă parte, cătând țintă spre gura Dunărei care se pierdea în urmă.

Şi deodată îi apărut în minte — ca un verdict al fatalității... moartea Sulinei.

„Da !... orașul acesta e condamnat... orașele au și ele viață și moarte... o așezarea omenească, sub ochii noștri, menită să dispară.

„Poarta Sulinei se închide complect și pentru totdeauna.

„Omul se retrage învins în luptă cu natura.

„Incearcă să deschidă o altă gură a fluviului.

„Sulina abandonată, dispare ca oraș.

„Creată din nevoile navigației, nu are rațiunea de a trăi când drumul navigabil se mută în altă parte.

„Asemenea Sulinei, un nou oraș de port se va zidi fatal la altă gură a Dunărei.

„Sulina va însemna pe hartă un mic sat de pescari, uitat pe țărmul mărei.

„Fantoma fostului oraș la poarta Dunărei va apărea poate cândva în viitor.

„Cine știe peste câte veacuri se va răscoli țărâna acestui mușuroi golit de furnicar.

„Cine știe câți eruditi pedanți, cu ochelari după urechi, își vor stoarce creerii ca să reconstitue, din câteva ciolane sau cioburi desgropate, o lume dispărută.

„Schelete și cranii descoperite aci, așa de variate, vor încurca știința, vor provoca discuții nesfârșite asupra tipului uman care a trăit odată pe malurile acestea.

„Sulina, intrată în Arhiologie, va fi desigur o nouă problemă de rase, pentru care mii de volume se vor înșira în rafturi și biblioteci.

„Va putea smulge știința taina trecutului Sulinei ?

„Va ridica măcar un colț din vălul ce va acoperi o lume îngropată, de atâta vreme căzută în uitare ?

„Va descifra știința, din urme fragmentare, viața ce-a fost aci odinioară ? Oraș cosmopolit — Sulina — un mozaic de rase la gura bătrânului Danubiu.

„Dar noi ce cunoștinți avem de orașele din Pontul Euxin, din vremea când Dariu Histaspe a trecut cu oastea lui pe aci, pe la gurile Istrului, rătăcindu-se în țara Sciților, în stepa Rusiei de azi ?"

Şi Neagu se trezi filosofând, ca de obiceiu, în lungi quarturi de noapte, pe punte, singur sub bolta înstelată.

Se întoarse să controleze cârma.

Roza magnetică vibra ca o vietate închisă în cutia de sticlă a busolei.

„Așa !... bine ! drept înainte !..."

„...mai înainte... mai înainte. Mă cheamă glasuri amă-
„gitoare.

„Unde mă duceți visuri deșarte ?

„Pe câmp pe ape fără cărare...

Şi mormăind crâmpeele de versuri, urma un fel de recitare în cadența pașilor pe puntea de comandă, — făcând kilometri întregi într'un spațiu de opt metri.

...Microscopice popoare, regi, oșteni și învățați,
Ne succedăm generații și ne credem minunați.
Muști de o zi pe o lume mică ce se măsură cu cotul...
Noi copii ai lumii mici....
Facem pe pământul nostru mușuroae de furnici...

Odată își mai întoarse el capul înapoi ; țărmul se ștergea în zare : o pată... un punct... un fum... nimic.

MEMORIU DE RĂZBOI ŞI REVOLUŢIE

— Peripeţiile unui vapor românesc în Rusia —

de Cpt. ZAGOREANSCHI-KISEL
Membru în Comitetul Ligei Navale (secţia Sulina)

3. INTRE TREBIZONDA ŞI NOVOROSISC.

Crucişătorul abia sosi la Trebizonda când tot echipajul, aproape fără excepţie, luând nişte saci goi a plecat în oraş.

...Nu înţelegeam ce înseamnă aceasta „operaţie de debarcare". Şi cu atât mai mare mi-a fost mirarea, când după trei ore au început să se întoarcă unul câte unul la bord, încovoiaţi sub greutatea unor saci plini, din care, la unii, cădeau nuci pe jos.

După câteva ore, toate încăperile crucişătorului au fost umplute de saci plini cu nuci.

Cerând explicaţii ordonanţei ce ne servea, — un ucrainean destul de mărginit şi care singur rămăsese de bună voie să ne servească la masă, — acesta pe un ton simplu şi comic, mi-a explicat că echipajul *„face parale"*. Marinarii cumpărau foarte ieftin nuci la Trebizonda şi le vindeau cu mult mai scump în Novorosisc.

Ziua următoare s'a îmbarcat pe vasul nostru nişte trupe ce se retrăgeau de pe frontul asiatic.

Absolut toată coverta şi încăperile au fost ocupate de soldaţi. Trebuiea să depunem sforţări uriaşe când ne venia rândul de quart pentru a merge la comandă.

Sosind la Novorosisc, am acostat la una din multiplele dane, debarcând trupele aduse, apoi echipajul, cu multă stăruinţă, a început să debarce sacii cu nuci, spre a-i vinde în oraş.

Oamenii noştri se întorceau seara bine dispuşi şi guralivi, socotind câştigul, întru cât nucile erau cumpărate cu 20 ruble [1]) pudul şi vândute cu 60—80 ruble.

---

[1]) Pudul : măsură de greutate rusească egală cu aproximativ cu 16 kilograme.

Cea mai mare parte din acest câştig, a fost destinat pentru petreceri.

De odată însă, începură să apară la bord lăzi întregi cu vinuri de şampanie *„Abrau Diurso"*, şampanie ce se producea în unul din domeniile Coroanei, nu departe de Novorosisc.

Acest vin era singurul ce se putea cumpăra destul de uşor şi eftin în Novorosiisc, ne costând mai mult de cinci ruble sticla, ceia ce revenea aproape preţul dinainte de războiu.

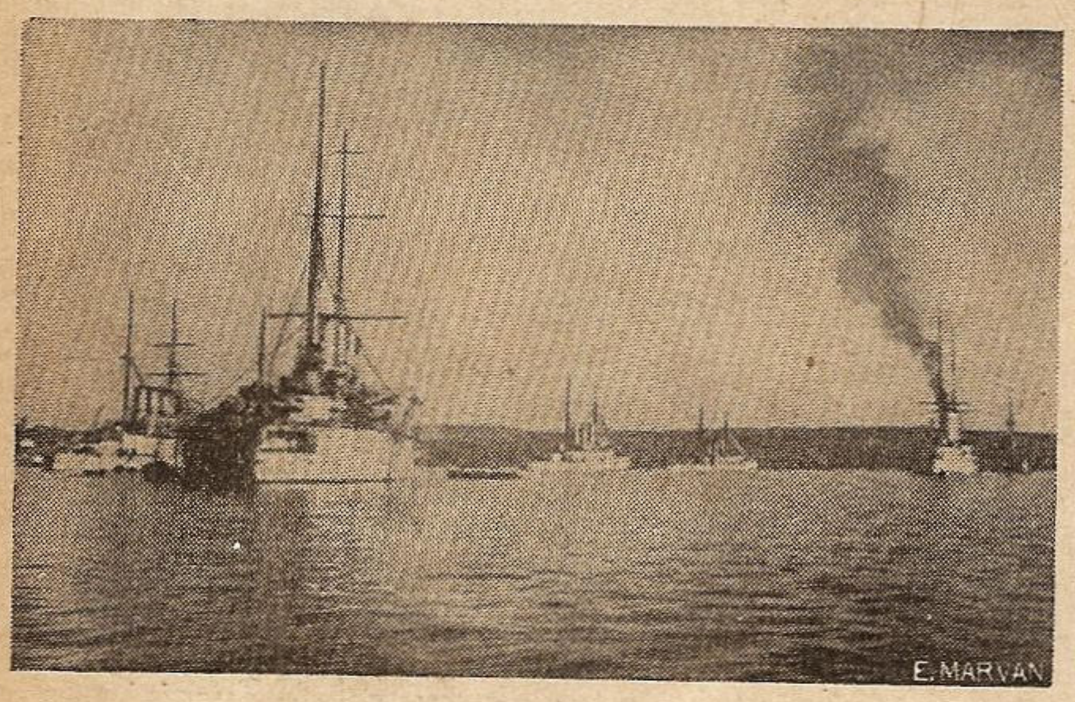
Aceasta se explica prin faptul că domeniile Coroanei, fiind jefuite de răsculaţi, a făcut să apară pe piaţă cantităţi mari de şampanie, care ne costând pe vânzător aproape nici un ban, se oferea pe preţuri extrem de reduse.

Intr'o seară, am asistat la o adevărată orgie cu şampanie. Era înspăimântător să vezi cum marinarii, adunaţi în salonul de muzică al „Regelui Carol", instalaţi confortabil pe canapelele de mătase „rose" cu cizmele lor murdare de noroi, beau şampanie din căni, din oale şi direct din sticle.

...N'a lipsit nici men'ul potrivit în timpul banchetului ridicol ; toţi consumau din abundenţă slănină de porc şi varză acră.

Incălzindu-se, cum era normal, a urmat cearta.

Cei ce câştigaseră puţin erau foarte agitaţi şi gata să-i ia la bătae pe *„burjui"*, — adică pe cei ce câştigaseră mai mult.



Flota rusă în maiş.

In tot timpul acestei petreceri ofiţerii, retraşi în cabinele lor, au evitat să apară.

Am observat, totuşi, că unii din ei aveau o figură mai voioasă decât ceilalţi, pentrucă într'adevăr, cum am aflat mai pe urmă, unii luaseră parte la speculaţia făcută de marinari.

La 2 zile după aceasta, am plecat din nou la Trebizonda.

De astă dată a trebuit să rămânem acolo câteva zile, timp în care vizitând acest orăşel exotic, mi-am format convingerea că pretutindeni domnea hausul.

...Pe uliţe întortochiate şi strâmpte, tipice orăşelelor orientale turceşti, nu-ţi puteai face loc decât cu mare greutate prin massa compactă de soldaţi, care mişunau în toate părţile.

Unii din ei, umblau fără nici o treabă, mâncând nelipsitele seminţe, azvârlind cojile lor pe jos necontenit, încât una din pieţele din partea superioară a oraşului, oferea spectatorului un gros covor de coji aruncate, în care piciorul pietonului se afunda.

Alţii, cu aere de oameni concentraţi şi serioşi, încovoiaţi sub greutatea celor adunate pe drumuri, mergeau afară din oraş pornind la drumuri lungi, numai spre a se apropia de căminele lor.

In partea inferioară a oraşului, era un noroiu aşa de mare încât pentru trecerea lui erau improvizate cărărui ridicate din pietre.

In alte locuri trecerea era cu totul imposibilă, nu numai din cauza noroiului, dar şi a cadavrelor de cai căzuţi morţi pe stradă, ale căror corpuri abia se zăreau din noroiul imens, cadavre ce trebuiau ocolite la fiecare pas, îngreuind cu totul circulaţia.

In port, o massă nesfârşită de oameni se frământau ca într'un infern, pe lângă clădirele enorme, prin porţile cărora eşeau neîntrerupt soldaţi ducând poveri.

Din timp în timp treceau trăsurile trenului regimentar, opreau, încărcau cantităţi de diferite alimente şi apoi plecau.

Aţâţat de curiozitate, am intrat în una din aceste clădiri şi am văzut că aici era un enorm depozit de făină, ceai, zahăr, unt de Siberia şi alte produse.

Soldaţii dădeau bonuri, primind în schimb alimente.

Intrigat de modul şi scopul acestei distribuţii, am cerut lămuriri unui rezervist bărbos, care mi-a explicat că : ...„toate aceste depozite vor fi peste câteva zile în stăpânirea turcilor şi, ca să se folosească şi „tovarăşii" cu ceva, comitetul le da alimente cu bonuri".... şi pe un ton filozofic complectă :

— „...Dar cine să-şi bată capul cu asemenea greutate ducând-o pân'acasă ? !... Să dea Dumnezeu să ajungi singur şi teafăr !"

— „...Dar dumneata ce cauţi pe aici ?", l-am întrebat.

— „Cu mine e alt ceva !... Fac parte din trenul regimentar, şi în trăsura mea pot să duc acasă făină, zahăr şi tot ce vreau".

4. ARMOTVOD.

Mergând mai departe prin oraş, şi uitându-mă cu mirare la acest nebun furnicar omenesc, întâmplător vâd în faţa mea un mare pavilion roşu, clădirea având la intrare deasupra o firmă mare, tot roşie, pe care cu litere albe, era scris un singur cuvânt : „ARMOTVOD".

Mi-am zis : „Acesta este faimosul comitet ce se ocupă cu retragerea trupelor" şi mi-am îndreptat paşii spre intrare.

N'am fost împiedecat de nimeni ; intrând într'o cameră spaţioasă, plină cu fum de tutun, şi prin care mişunau oameni cu diverse hârtii în mâini.

In alăturatele birouri se auzea ţăcănitul maşinilor de scris.

Uitându-mă mai atent la aceşti oameni, lipsiţi de orice insigne exterioare, am deosebit pe unul, care mi s'a părut mai simpatic şi mai îngrijit îmbrăcat, am înţeles că acesta trebuia să fie un ofiţer.

M'am prezentat şi i-am comunicat că venim a doua oară la Trebizonda la dispoziţia *Armotvodului*.

— „Ce intenţionaţi să faceţi cu aceste enorme depozite de provizii ce le-am văzut în port ?" L'am întrebat la urmă.

— „Ce să facem ? a surâs el... „Ia fiecare tovarăş câte un sac pe „gheba" lui, umblă cu el vre-o două verste şi pe urmă le aruncă".

— „Dar procedând astfel, toată această avere cade în mâinile turcilor", am replicat eu. „Dece nu încercaţi să transportaţi cu vapoarele o parte măcar din aceste provizii în Rusia ? Cred că ştiţi că acolo se simte absolută nevoie de toate alimentele !"

— „Incearcă d-ta şi convinge pe canaliile de marinari, cari nu vor să transporte nici oamenii, dar încă provizii, care trebuie să fie încărcate şi descărcate ? !..."

— „Desigur, fără nici un interes material ei vor refuza a face orice ; dar căutaţi să-i faceţi să se intereseze în această operaţie !"

— „Am încercat în toate felurile !. Acuma, încearcă şi d-ta" !

— „O să vezi, că am să încerc !", am răspuns eu, lându-mi rămas bun dela convorbitorul meu, care de fapt era unul dintre cele mai însemnate personagii ale „Armotvod"-ului.

M'am întors la crucişător tocmai în timpul când se ţinea un meeting.

Meetingurile se ţineau de obiceiu într'un salon mare, fost restaurant de clasa I-a .

Cabina mea se afla tocmai alături de intrarea în acest salon, aşa că vrând ne-vrând auzeam tot ce se discuta.

In general, afară de locotenentul de amiralitate, de care am scris mai sus, nici unul din ofiţeri nu lua parte la meetinguri.

De data aceasta, meetingul a fost foarte agitat.

La ordinea zilei erau nişte chestiuni cu caracter pur revoluţionar, trimise de „Ţentro-flot", chestiuni ce s'au rezolvat destul de repede.

După aceasta, au venit chestiunile casnice...

...Un grup din echipaj, care s'a simţit nedreptăţit în afacerile speculative, cerea ca ceilalţi cari au avut câştiguri mai mari, să împartă aceste câştiguri într'un mod egal la toţi.

„Burjuii", bine înţeles, au protestat, iar „proletarii" nu se astâmpărau, aşa că şedinţa meetingului, a degenerat într'un imens scandal.

Ascultând toate acestea, am socotit momentul cel mai prielnic pentru a ţine cuvântarea mea, intrând în salon.

Câţi-va din membri au aruncat spre mine priviri nedumerite.

Am cerut preşedintelui să-mi dea cuvântul, şi după obiceiul acelor timpuri, m'am urcat pe un scaun şi am început:

— „...Am observat că fiecare din voi, aşteaptă cu nerăbdare momentul întoarcerei la cămin, spre a vă vedea familiile.

— „Desigur, că fiecare nu vrea să se întoarcă cu mâinile goale, şi voi toţi căutaţi diferite mijloace spre a câştiga parale...

„Faceţi negoţ cu nuci şi diferite fleacuri ce vă intră sub mână!

„Făcând însă acest negoţ, nu sunteţi solidari, unii din voi câştigând mult, iar alţii aproape nimic!

— „ADEVARAT!...", a subliniat mulţimea. Simţinând că am atins punctul sensibil, am urmat mai uşor.

— „...Aceasta provine numai din faptul, că voi lucraţi separat, fără nici o organizaţie, în loc să vă sprijiniţi unul pe altul, fiind adevăraţi camarazi!

...„Azi, întâmplător, am fost în „Armotvod" şi am aflat acolo lucruri foarte interesante...

„Voi toţi ştiţi destul de bine că Trebizonda posedă imense depoziţe de provizii, destinate aprovizionării întregei armate, şi că acestea, în foarte scurt timp, vor cădea în mâinile turcilor.

„Voi, iarăşi tot aşa de bine ştiţi, ce lipsă mare de provizii se simte în Novorosisc, Batum şi alte porturi!...

„Din potrivă, mi s'a zis, că noi putem vinde aceste provizii şi a ne folosi de partea câştigului..."

...Mulţimea devenise foarte atentă şi prindea cu nerăbdare fiecare cuvânt al meu.

S'a decis alegerea unui comitet de aprovizionare. Am fost ales în unanimitate, preşedintele acestui comitet de trei, care cuprindea, un ucrainean voluminos la corp şi de o deosebită bonhomie, numit Şeico şi un foarte inteligent neamţ dintre colonişti, Gutman, om cu oarecare cultură.

Cum crucişătorul trebuia să plece a doua zi la prânz, meetingul ne-a împuternicit ca să mergem imediat în „Armotvod", unde să stabilim modalitatea încărcărei alimentelor; chiar în acea noapte, am avut un succes desăvârşit, auzind însumi cum la spatele meu se vorbea:

— „...Acesta, măcar că nu se amestecă în politică, dar treaba o înţelege bine!..."

Toţi, trei, am plecat la noul cunoscut al meu din „Armotvod", care imediat a adunat pe toţi membrii comitetului şi după o scurtă şedinţă, au decis că putem încărca pe crucişător atâtea provizii cât vrem şi că putem vinde aceste provizii în orice port rusesc, banii câştigaţi împărţindu-i în două: jumătate „Armotvod"-ului şi jumătate echipajului de pe crucişător.

„Armotvod"-ul a ales trei membri, care trebuiau să plece împreună cu noi în calitate de asistenţi şi pentru primirea banilor.

Intorcându-ne pe crucişător, operaţia de încărcare a început foarte animat.

Tot vasul a fost iluminat de sus până jos, tot echipajul, aproape fără excepţie, luând parte la această încărcare.

Bărcile lăsate pe apă, făceau naveta dela vas la ţărm, întorcându-se pline de saci cu făină şi zahăr.

...Virau vinciurile sgomotos, luciau feţele de bucurie!...

...Eram eroul momentului şi cel mai mic ordin al meu se îndeplinea cu o uimitoare viteză şi bună voinţă, fapt care se vedea rar chiar şi pe vremurile anti-revoluţionare.

Pe la orele 3 dimineaţa, operaţia de încărcare s'a terminat. Peste o oră a început îmbarcarea trupelor ce se întorceau în Rusia.

5. VINDEM PROVIZIILE ADUSE DIN TREBIZONDA

...Ajungeam din ce în ce mai neliniştit, cu cât mă apropiam de Novorosisc, ne putându-mi închipui cum voi putea lichida cu aceste provizii, simţind că cea mai mică greşeală putea să-mi fie fatală.

Mă turbura încă şi faptul, că ofiţerii văzând cum am devenit deodată a-tot-puternic pe crucişător, din gelozie, începuseră să mă privească cu animozitate.

In special era destul de îndrăcit locotenentul de amiralitate, deoarece din momentul înfiinţării comitetului de aprovizionare, comitetul politic a pierdut complect orice importanţă.

Avia am acostat în dană în Nevorosisc, şi imediat au apărut la bord diferiţi indivizi, cari au început târguiala: „cum vindeţi zahărul şi făina? ce cantităţi aţi adus?"

N'am stat mult pe gânduri, pentru că ochii marinarilor erau ţintiţi spre mine.

Soviet din Odesa.

La o mesuţă, pe cheu în faţa vasului, m'am aşezat, având în derapta pe Şeico şi în stânga pe Gutman.

In faţă, a fost aşezat un cântar decimal. Sfătuindu-ne între noi, am anunţat fără să ştim bine dacă am nimerit: zahărul cu 100 ruble pudul. Şi am decis, spre o mai rapidă desfacere, că nu putem vinde mai puţin de cinci puduri de zahăr şi zece puduri de făină.

De măsura aceasta, nici nu a fost nevoie la dreptul vorbind, deoarece speculanţii se înmulţeau. Ne gândiam la procurarea încă a unui cântar, ca să meargă treaba mai repede.

Tocmai atunci, s'a oprit lângă noi un „Ford" vechiu, şi din el a sărit un individ cu o fizionomie foarte antipatică. Imbrăcat într'o manta militară, bine înţeles fără epoleţi.

Am avut impresia că acesta trebuia să fie un funcţionar militar promovat din soldaţi.

Venind direct spre masa noastră, el a strigat:

— „Bine voiţi a termina numai decât cu specula!... Eu sunt membrul sovietului soldaţilor şi lucrătorilor şi vă interzic a vinde orice aliment persoanelor particulare!"

...La aceasta am răspuns foarte calm, scandând cuvintele:

— „Pleacă de aici, imediat!... Dacă nu ne laşi în pace, te arestăm şi te băgăm în „buncuri" [1]), ca să te linişteşti!"

---

[1]) „Buncuri": compartimentul vasului, unde se depozitează cărbunii. (Câte odată se întrebuinţează ca loc de arest).

Individul domolindu-şi tonul şi vorbi foarte amabil:

— „Scuzaţi tovarăşi!... D-voastră nu mă înţelegeţi!...

Noi avem un birou de aprovizionare, care poate cumpăra dela d-voastră toate proviziile ce aveţi la bord, cu acelaş preţ cu care le vindeţi acuma... Dar nu putem admite ca să se înceapă în oraş specula!"

— „Acum vorbeşti cum se cade... nu avem nimic de obiectat!", îi răspundem noi.

— „Dar unde se află biroul acesta al vostru, care poate să cumpere provizia adusă de vaporul nostru?

— „Biroul, la noi, e deschis numai în timpul dimineţei. Dar noi putem merge împreună, la sovietul lucrătorilor şi soldaţilor, unde o să primiţi bon, în acelaş timp putând să descărcaţi în depozitul de lângă această dană. In ce priveşte banii, vi se va plăti mâine, la orele 11, la biroul de aprovizionare.

După aceste explicaţii, ne-am urcat cu toţii în automobil îndreptându-ne spre reşedinţa sovietului.

Intr'o splendidă vilă, — nu ştiu cui aparţinea înainte, — era instalat sovietul.

Fiind introduşi acolo şi făcând cunoştinţă cu preşedintele, acesta ne-a socotit preţul total al proviziei ce aveam la bord şi ne-a

Manifestaţie bolşevică în Odesa.

spus că ne va elibera numai decât un bon de plată pentru suma de 400.000 de ruble, bon care imediat a şi fost scris şi predat nouă.

Când însă am recitit acest bon, am constatat cu surprindere că, în loc de 400.000 ruble, la cât ne fusese stabilit preţul, preşedintele scrisese numai 40.000 ruble.

Imediat i-am atras atenţia, el a corectat şi scris suma în litere.

Socotindu-ne satisfăcuţi, am plecat foarte bucuroşi la crucişător, veseli că misiunea noastră se terminase aşa de repede.

Acolo, imediat, s'a început descărcarea proviziei; operaţia s'a sfârşit spre seară.

Biroul de aprovizionare al sovietului, a pus imediat sentinele, ceiace nu părea de mirare, întru cât jaful în acele timpuri era foarte probabil.

6. NOVOROSIISCUL SUB TUNURILE NOASTRE.

In dimineaţa următoare, m'am sculat într'o extrem de bună dispoziţie, lucru ce în general, se întâmpla foarte rar în timpul revoluţiei, când o singură zi aducea atâtea evenimente senzaţionale, evenimente ce raportate la vremurile normale, ajungeau pentru un an.

Insoţit de membrii mei din comitet şi de încă doi marinari, cari de bună voie s'au oferit să se plimbe cu noi, luând şi o servietă, am pornit spre biroul de aprovizionare pentru încasarea sumei.

...Dimineaţa era foarte frumoasă, cu un soare strălucitor, aer curat, calm şi rece...

Mergeam liniştiţi, vorbind diferite nimicuri, orientându-ne după casa sovietului lucrătorilor şi soldaţilor, care se vedea foarte bine din port, fiind scoasă în relief şi mai mult printr'un enorm pavilion roşu, ce fâlfâia pe o prăjină, în vârful coperişului.

Ni s'a spus că biroul de approvizionare se afla aproape de reşedinţa sovietului. Şi într'adevăr l'am găsit foarte uşor.

Am chemat preşedintele, care a eşit foarte repede.

I'am înmânat bonul de plată, pe care cetindu-l şi întorcându-l în mână, a scandat:

— „Vă deranjaţi zadarnic, deoarece biroul de aprovizionare nu are nici un ban!"

— „Cum aşa?!, am ripostat, „când eri aţi cumpărat marfă de 400.000 ruble şi noi înşuşi v'am descărcat această marfă?"...

Şi atunci am înţeles şi greşala cu bonul de plată, făcută eri de preşedinte şi chestiunea sentinelelor puse ca să păzească marfa...

Pricepând că ei erau hotărâţi să ne înşele şi simţind bine gravitatea responsabilităţii ce aveam în faţa echipajului, şi a „Armotvod"-ului, m'am decis să lupt cu orice preţ pentru câştigarea drepturilor ce ni se cuveneau.

— Să ne înţelegem, am continuat, ceiace vreţi să faceţi denotă că sunteţi cu totul lipsiţi de scrupule!

Dece atunci ne-aţi indus în eroare?

Cum atitudinea mea era foarte decisivă, iar membrii mei din comitet, în plus cei doi marinari ce ne-au însoţit erau înarmaţi şi cu bandele de mitraliere aşezate pe umeri, după obiceiul revoluţionar, preşedintele şi-a declinat răspunderea zicându-ne:

— „Pe bon este semnat preşedintele sovietului şi el singur răspunde!".

Aceste afirmaţiuni fiind suficiente şi logice am plecat imediat la soviet.

Intrând direct, fără să ne mai anunţăm, în camera de şedinţă, am găsit acolo pe cunoscutul nostru preşedinte, asistat de încă vre-o zece persoane.

— „Vă rog să plătiţi suma conform bonului d-voastră de plată", am început imediat punând bonul pe masă.

Preşedintele, a luat bonul, l'a rupt liniştit spunându-ne că nu ne va plăti nimic, ne având bani.

Gestul, cât şi răspunsul, mai mult decât obraznic, m'a înfuriat peste măsură şi am strigat:

— „Aa!... banditule! ori plăteşti banii de bună voe, ori te forţez să-i plăteşti de novoe.

— „Ce?!... Indrăzneşti să ne ameninţi?", a continuat preşedintele cu acelaş ton impunător.

— „Nu că te ameninţ, dar voi pune imediat în aplicare ameninţarea mea!

„Camarade Gutman, dute fuga la crucişător şi spune şi celorlalţi camarazi cum am fost traşi pe sfoară de aceşti banditi ordinari?... Să dea la *„posturile de luptă"*, toate tunurile să fie imediat încărcate şi îndreptate pe casa sovietului. Când vom coborî pavilionul roşu, deschideţi focul.

Şi întorcându-mă spre marinarii voluntari, ordonai:

— „Duceţi-vă jos şi staţi planton la uşa sovietului! Nu veţi permite la nimeni să intre fără autorizaţia mea".

In acest moment, unul din oamenii care erau în sală, a întins mâna spre telefon, dar gigantul şi voluminosul Şeico a observat la timp mişcarea şi cu o formidabilă lovitură aplicată sub coaste, îl rostogoli pe duşumea.

— „Şi acuma"... am spus adresându-mă preşedintelui, „ori veţi plăti datoria numai decât, ori nu va rămâne nici o cărămidă la locul ei din casa sovietului... şi Novorosiscul va fi transformat movilă de ruini... Aţi înţeles?"...

...Probabil că înţelesese. Marinarii „mândria şi frumuseţea revo-

CRONICA

Dunărea, axa statelor Micii Antante

Răspânditul ziar *„Ceske Slovo"* se acupă de chestiunea transporturilor privind problema navigaţiei dunărene:

„Dunărea — o bază economică a Micei Antante" — iată lozinca care pătrunde din ce în ce mai mult în toate cercurile opiniei publice cehoslovace. După încheerea pactului dela Geneva, chestiunea colaborării economice dintre statele Micii Antante se află aci mereu la ordinea de zi. In cercurile economice şi în presa cehoslovacă se consideră în genere că în această chestiune joacă un mare rol, organizarea eficace a transportului pe vasta cale fluvială, care este Dunărea.

Ziarele cehoslovace consideră Dunărea ca un coridor natural al întregii Mici Antante şi constată cu regret că acest coridor n'a fost până în prezent utilizat în mod suficient. Dela Bratislava Dunărea oferă o navigaţie normală şi prezintă vaste posibilităţi de transport eftin şi rapid între porturile cehoslovace, jugoslave şi românești. Nu poate fi nici-o îndoială, scrie răspânditul ziar „Ceske Slovo" din Praga, că viitoarea comisiune economică a Micei Antante se va ocupa în secţiunea transporturilor, în modul cel mai intens, cu problema organizării navigaţiei dunărene. Ziarele din Praga au publicat şi date interesante asupra forţelor şi capacităţii flotei comerciale a statelor Micei Antante. După aceste date, cel mai puternic parc de navigaţie îl au Jugoslavii, după care urmează Românii. Cehoslovacii au cel mai mic parc de navigaţie. Insă în ce priveşte instalaţiile moderne ale mijloacelor de navigaţie, graţie unităţilor cu motoare, Cehoslovacia ocupă aproape primul loc. In ce priveşte organizarea comercială şi capacitatea de mişcare a flotei, specialiştii aşează societăţile de navigaţie din România pe primul plan.

In Cehoslovacia se ventilează foarte mult chestiunea unei organizări comune a navigaţiei ţărilor Micei Antante pe Dunăre. Se exprimă părerea că toate cele trei state vor avea mari foloase economice şi din procedarea comună în chestiunea tarifului, precum şi în alte chestiuni menit a anima schimbul economic.

Opinia publică cehoslovacă salută posibilităţile ce s'au deschis exportului cehoslovac prin obţinerea unei zone libere în portul Galaţi. Aceste posibilităţi vor fi folosite în baza autorizaţiei guvernului român, aşa că portul Galaţi va deveni şi un important punct al exportului cehoslovac în Orient şi nu va rămânea fără influenţă asupra intensităţii comerţului extern cehoslovac. Posibilitatea înfiinţării de depozite în zona liberă prezintă o mare importanţă pentru interesele industriei cehoslovace în Balcani, industria textilă, de maşini agricole, etc. şi în general pentru exportul cehoslovac în afară de România. Ziarul „Ceske Slovo" arată că n'au trecut decât două săptămâni dela semnarea pactului dela Geneva şi guvernul român a hotărât pozitiv în privinţa unei zone libere cehoslovace la Galaţi.

O săptămână după aceasta s'a ajuns la semnarea câtorva acorduri, între care şi o importantă convenţie de tranzit între România şi Jugoslavia. „Sperăm, închee ziarul „Ceske Slovo" că aceste sunt rândunelele, care vestesc sosirea primăverei economice a Micei Antante".

---

luţiei", cum îi poreclea Trotzky, răspândise o groază cumplită în toată populaţia.

...Nu mult înaintea sosirei noastre în Novorosisc, a fost crucişătorul *„Dacia"*, al cărui echipaj se distingea printr'o extraordinară desfrânare. In fiecare noapte făcând adevărate orgii la bord, la care erau învitate să participe şi „doamne", prostituatele din oraş. Pentru delectarea lor a fost inventată următoarea „mondenă" distracţie:

Se încărca un tun cu un proectil de luptă ţintindu-se într'o direcţie în oraş, iar „doamna", personal apăsa trăgaciul, contemplând explozia proectilului...

De obicei acestea se făceau după miezul nopţii..

După felul cum vorbisem, preşedintele schimbă complect tonul, propunându-ne să mergem împreună la Comisariatul finanţelor, unde credea dânsul, va putea procura banii necesari plăţei.

Lăsând pe unul din marinari lângă saula ce servea la ridicarea pavilionului roşu, după ce reamintii membrilor sovietului că orice mişcare ar fi fatală pentru ei, dacă crucişătorul începe focul, — am plecat spre Comisariatul finanţelor.

Şeico, foarte spiritual, i-a dat să înţeleagă preşedintelui că dacă încă odată se încearcă să ne înşele, primul care va plăti cu pielea va fi el.

La Comisariat, preşedintele a căutat să convingă prin cuvinte înflăcărate pe Comisarul finanţelor, că trebue să ne plătească. Noi ca să nu împietăm, am aşteptat în camera vecină.

In acelaş timp a sosit şi Gutman, care s'a întors dela crucişător, anunţându-ne într'adins cu glas tare ca să audă toţi, că tunurile sunt încărcate şi ţintite asupra reşedinţei sovietului, echipagiul nu aşteaptă decât semnalul convenţional pentru deschiderea focului.

Probabil cuvintele acestea, rostite destul de răspicat, au fost auzite şi în odaia vecină. In curând Comisariatul ne-a predat opt pachete a cincizeci mii ruble fiecare. Noi am numărat suma; servieta mea s'a umflat la moment şi grijele noastre au dispărut.

Am trimis la crucişător pe un marinar, să anunţe că totul s'a terminat cu bine, iar noi liniştiţi am putut lua dejunul în cel mai bun restaurant, pe strada Sereabrocovscaiea, unde bine înţeles şampania nu ne-a lipsit la masă.

La orele trei p. m. când ne făcurăm apariţia pe locul unde acostase crucişătorul, tot echipagiul a eşit pe covertă primindu-ne cu urale şi ovaţiuni.

Am fost ridicat pe braţe şi dus pe sus până la puntea superioară a vasului, în strigăte repetate de: „Bravo Căpitane!... Ăsta-i într'adevăr omul nostru!".

Am anunţat că suntem obosiţi şi am vrea să dormim, urmând ca după aceasta să distribuim banii.

Imediat a fost pus lângă cabina mea un om de serviciu, care să împiedice lumea să umble şi să facă zgomot.

...„Ce miracol!...", îmi zisei şi adormii...

După deşteptare, am procedat imediat la distribuirea banilor, care a decurs în complectă ordine.

Inainte de toate, am plătit suma de două sute mii ruble delegaţilor „Armotvod"-ului, care nu voiau să creadă ochilor, neputând să-şi stăpânească bucuria ce simţeau, afirmând că aceşti bani vor fi foarte necesari comitetului lor, care nu mai are nici o leţcaie.

Apoi a început în ordine prezentarea echipagiului fiecare primind câte 1.200 ruble.

Mulţi, în viaţa lor, nu pipăiseră asemenea sumă; nu-şi puteau ascunde bucuria şi mulţumeau în toate chipurile.

— „Dar ofiţerilor vei plăti la fel?", fui întrebat cât se poate de amabil de locotenentul de amiralitate.

— „De sigur că voi plăti! Toată lumea va primi la fel. Toţi câţi sunt la bord au drepturi egale".

Au venit la plată şi ofiţerii şi comandantul — fiecare a primit câte 1.200 ruble.

...Nimeni n'a refuzat...

(Va urma).

Hrana marinarilor

Sindicatul Marinarilor din Constanţa, într'un memoriu presintat M. S .Regelui şi d-lui ministru Mirto, a atins şi chestiunea hranei marinarilor, propunând ca *„alocaţia de hrană să fie adiministrată de un comitet al marinarilor"*.

Inainte de a examina dacă propunerea reprezintă cea mai bună soluţie a acestei chestiuni, să trecem în revistă procedeele practicate până acum, aiurea şi la noi.

Trebue să arătăm din capul locului că legiuitorul a fixat hrana şi asistenţa medicală în sarcina *armatorului,* proprietarului vasului, — reprezentat la bord prin *căpitan.* Din punct de vedere legal căpitanul e răspunzător de TOT ceiace se petrece la bord, — navigaţie, mărfuri, echipaj.

Legea mai fixează ce cantitate de alimente trebue să primească zilnic echipajul, prevăzându-se sancţiuni contra căpitanului care ar da hrană proastă sau insuficientă.

CARE SUNT PROCEDEELE ?

I. *Alocaţie fixă încredinţată comandantului.* Armatorul hotăreşte o alocaţie de cap de om sau globală, pe care căpitanul o încasează şi o administrează. Acesta e sistemul practicat la cargoboatele S. M. R.-ului şi a soc. *„România"*.

Dacă alocaţia e depăşită, îl priveşte pe căpitan ; dacă rămâne o economie, legea nu prevede nimic. Unii căpitani, — foarte puţini, 1 sau 2%, — o împarte echipajului la finele călătoriei.

Alţii, — la noi majoritatea, — socotind alocaţia de hrană ca la oştire, un drept sfânt al oamenilor, *rezervat numai hranei,* — servesc economia la îmbunătăţirea hranei în călătoriile următoare. In loc de carne sărată de butoi, mai apare şi gâscă ; în loc de brânză şi măsline, mai apare şi salam ori heringi afumaţi ; în port bere şi în mare ceai şi cafea la discreţie, etc.

In fine unii, număraţi pe degete, socotesc hrana ca o primă de bun gospodar şi o.. bagă'n buzunar. De aci bănuiala că ar căta să facă o cât mai mare economie, care se întăreşte la prima greşeală a bucătarului sau în faţa unei porţii prea mici.

II. *Fără alocaţie fixă.* Căpitanul primeşte hrana în natură, după listele date tot de el şi e răspunzător de îngrijirea şi distribuţia ei, conform prevederilor legale. Acesta e sistemul englezesc practicat la noi la pasagerele S. M. R. şi la vasele soc. *„Steaua Română"*.

Căpitanul deci nu are nici un amestec bănesc, unica lui îndatorire fiind cea legală : pedeoparte să dea hrană cât mai bună, — interesul echipajului, — pe de alta să nu facă risipă, — interesul armatorului. Sistemul înlătură orice bănuială, orice veleitate de „participare la beneficii" fie din partea căpitanului, fie a echipajului. Dacă e combinat şi cu sistemul olandez, cum se practică pe *„Steaua Română"*, e cel mai bun : Toată lumea mănâncă la fel, din acelaşi cazan e servit şi marinarul de rând şi comandantul, — cu suplimente, — friptură maeştrilor şi ofiţerilor, brânză, fructe, cafea, vin ofiţerilor şi comandantului.

III. *Alocaţie fixă, încredinţată fiecăruia,* — sau „hrana individuală în bani", cum s'ar zice la oştire. Sistemul a fost practicat de căpitani slabi sau leneşi, pentru a nu avea bătae de cap, discuţii cu oamenii, bucătarii, furnizorii ; l'am găsit pe crucişetorul auxiliar *„Regele Carol"* când l'am luat în primire dela bolşevici.

Atât subsemnatul, cât şi căpitanii care au crezut că vor scăpa de griji am fost siliţi a-l desfiinţa şi înlocui cu primul procedeu, pentru următoarele motive :

a) O bună gospodărie implică o înzestrare : provizie de rezervă, camere frigorifere, butoae, putini, sticle, etc. O popotă individuală sau chiar pe grupe mici nu poate avea înzestrarea unei bune hrăniri în călătorie.

b) In loc de o singură gospodărie se va înfiinţa la bord între 5 şi 10, — focari, marinari, ungători, maeştri, ofiţeri mecanici, ofiţeri de punte, comandant, — după alocaţie, afinitate şi gusturi cu o singură bucătărie îngustă şi un singur bucătar, certurile se ţineau lanţ şi mulţi dintre popotari se improvizau în bucătari, neglijând serviciul de bord.

c) Lăcomia de bani făcea pe gălăgiosul de pe vremea când comandantul îl hrănea, să se hrănească doar cu ceapă uscată. Hrana proastă, serviciul prost. Nu lipseau nici certurile şi reclamanţii pentru „împrumuturi forţate şi pe ascuns" a celor care rămâneau fără provizie în mijlocul drumului.

d) In port lipseau dela bord între 8—10 oameni în fiecare dimineaţă, plecaţi după târgueli.

e) In mijlocul mării popotele rămâneau fără provizie şi tot la comandant alergau. Acesta, dacă nu prevăzuse ce era să se întâmple, trebuia să intre în primul port după hrană. Cât de puţin prevăzători sunt oamenii am putut constata dela tutun, care nu cade în sarcina căpitanului : dacă acesta nu avea grije şi de echipaj, oamenii ajungeau să adune mucurile dela ofiţeri.

f) Uneori, — şi nu rare ori, — popotarul cheltuia banii şi lăsau oamenii fără provizie.

g) In fine, toate nemulţumirile, certurile, lipsurile tot comandantul trebue să le rezolve, ca singurul răspunzător legal. Autoritatea comandantului, al doilea după Dumnezeu, răspunzător de viaţa şi avutul vasului şi a tot ce pe vas, n'a fost ştirbită nici chiar în S. S. R. unde s'a desfiinţat orice autoritate, chiar şi Dumnezeu.

Chiar când se va înfiinţa baruri automate ori cantine la bordul vaselor de marfă, tot căpitanului îi revine obligaţia pe de o parte a supraveghea calitatea alimentelor şi preţul lor, consumarea băuturilor şi ca fiecare om să mănânce un minim de alimente.

Cine nu cunoaşte viaţa de bord, poate propune felurite sisteme, cari comparate cu viaţa muncitorească dela uscat, s'ar părea judicioase. Cine o cunoaşte însă, nu se poate gândi o clipă, chiar în interesul marinarilor, la alte sisteme decât la cele d'intâi două. Iar în *rarele* cazuri de abuz, — legea e clară, — sunt sancţiuni şi contra căpitanilor, tocmai fiindcă sunt răspunzători, pe când oricare altul la bord nu.

MOŞ DELAMARE

Geohydrostatul

Un aparat de salvare inventat de Dr. Marin Popescu

Este un aparat de salvare şi înot, în forma unui scaun dreptunghiular cu 4 picioare şi înalt de 48 cm.

Are caracteristic două flotoare plate şi alungite, fabricate pe principiul celular (cu mai multe compartimente fiecare, bine izolate unul de altul) în scopul de a oferi toată siguranţa în plutire.

Aceste flotoare sunt prinse de scaun prin 4 braţe rezistente, de o lungime în aşa fel calculată încât să permită mobilitatea în punctele de articulaţie, atât pentru aducerea flotoarelor înăuntru între picioarele scaunului, (poziţia de repaus) cât şi scoaterea lor în afară (poziţia de apă).

Un dispozitiv simplu ajută fixarea acestor flotoare în poziţia necesară şi dă posibilitatea aparatului a fi servit atât de un copil de 7 ani cât şi de un individ de o talie mijlocie, sau de o talie peste 2 m.

Lungimea acestor braţe de legătură ale flotoarelor mai serveşte încă la complectarea stabilităţei aparatului, căci înlătură capotajul.

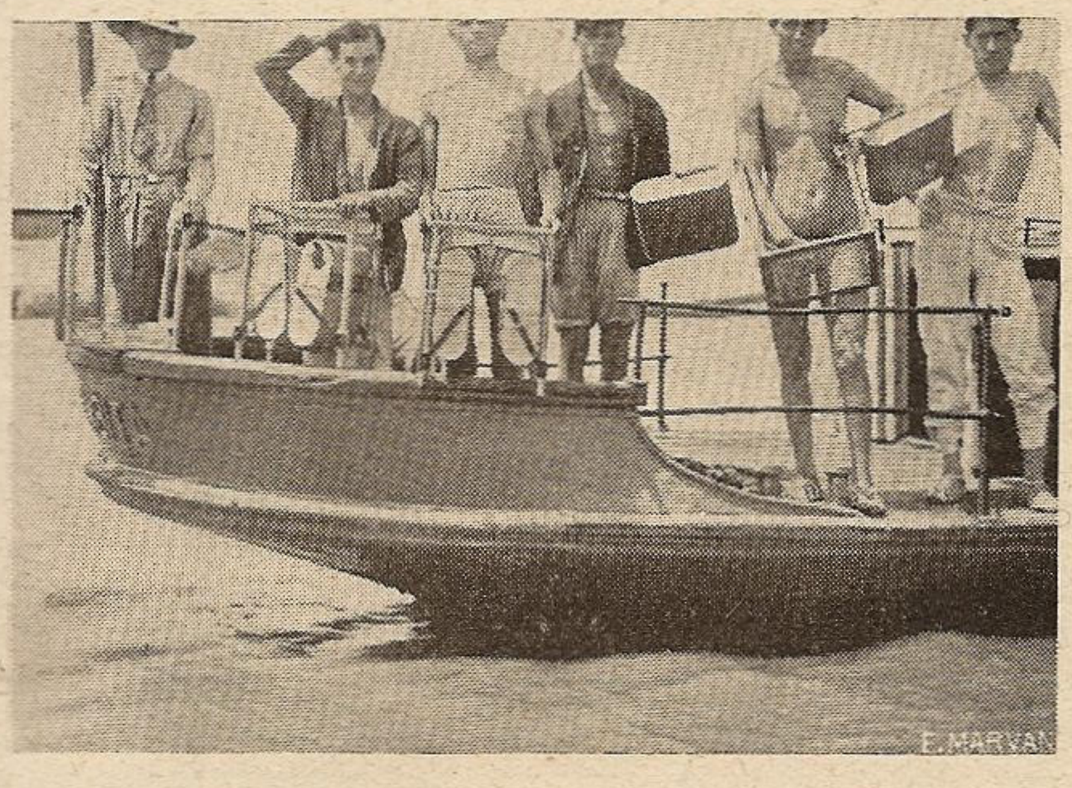
Aparatul mai are o şea fixă între picioarele scaunului, opus suprafeţei pe care se stă pe uscat.

Greutatea totală a aparatului este sub 5 kgr., se confecţionează în întregime metalic dur-aluminium, oţel, etc.) şi suportă în apă o încărcătură de 12 kgr., care este capabilă să facă să plutească un individ de orice greutate şi dimensiune, afundat până la subţiori.

In apa de mare poate suporta 2 persoane, ambele cântărind la un loc peste 200 kgr.

Aparatul prin greutatea sa se afundă dela sine în apă, cu şeaua în jos şi flotoarele la suprafaţă — şi rămâne în permanent echilibru stabil. In apa agitată capătă uşoare mişcări pendulare.

Incălecat aparatul de o persoană, s'a putut verifica atât pe Marea Neagră agitată şi cu valuri mari, cât şi pe Dunăre, că schimbarea poziţiunei sale obişnuite nu poate fi în mod periculos modificată nici prin eforturile cele mai mari.



Aparatul pregătit pentru sărit în apă.

Prin această calitate, geohydrostatul capătă o importanţă extraordinară, căci exclude răsturnarea şi consecutiv înecul. Nici un alt aparat cunoscut nu se bucură de această calitate.

Forma şi construcţia geohydrostatului, mai rezolvă pe lângă această problemă atât de importantă a stabilităţei, încă o serie de alte probleme cari s'au pus întotdeauna :

1. Rezolvă problema spaţiului pe vapoare, construcţia geohydrostatului, permiţând întrebuinţarea lui ca comod şi elegant scaun de bord.

2. Rezolvă problema de natură psychologică a ridicărei moralului pasagerilor şi evitarea panicei în naufragiu, căci fiecare călător având putinţa să aibă aparatul salvator chiar în scaunul său, se poate obişnui cu el din vreme, învaţă să-l întrebuinţeze şi rămâne convins „de visu" că viaţa sa nici în cel mai nenorocit caz nu va fi pierdută.

3. Rezolvă problema duratei de plutire, geohydrostatul având o durată de plutire nelimitată.

4. Rezolvă problema apărărei pe apă de duşmani eventuali, geohydrostatul dând posibilitatea să fii înarmat şi să te aperi, singur sau în societate, prin faptul că mâinile şi picioarele îţi rămân libere ; ai încă posibilitatea să dai ajutor şi altor persoane mai slabe şi fricoase, sa usă porţi în braţe un copil.

5. Geohydrostatul rezolvă problema de a oferi pe apă un loc, tot aşa de comod şi neobositor ca şi pe uscat, prin faptul că stai pe aparat călare pe o şea ca pe un cal, te poţi ţine cum vrei, te poţi lega de crezi necesar.

6. Geohydrostatul mai rezolvă problema aprovizionărei şi alimentărei pe apă, dând posibilitatea a rezerva unul din compartimentele flotoarelor în acest scop.

7. In fine concentrează într'un singur aparat şi aparatul de salvare şi aparatul de înot ; căci pentru a înota, având mâinile şi picioarele libere, simple mişcări instinctive ale membrelor produc deplasarea în direcţia dorită.

In scop pur sportiv, o deplasare mai rapidă se poate obţine îmbrăcând o pereche de pantofi speciali de înot, confecţionaţi ca nişte labe de palmipede ; se poate ajunge astfel a străbate zeci de kilometri.

La proba noastră făcută, fără a fi înotători, s'a străbătut distanţa Brăila-Galaţi, 22 km., cu vântul în faţă şi valuri mari, în 3,40 ore (vezi procesul verbal oficial).

Modul de întrebuinţare : Se întoarce aparatul cu picioarele în sus, se liberează flotoarele din punctele de menţinere în repaus şi se trag în afară, pentru a le fixa în poziţia necesară prin dispozitivul prevăzut.

Toaăt această pregătire poate dura câteva secunde. In apă poţi să te arunci fie călare pe el, fie cu el în mână şi-l încaleci ulterior, ca pe un cal, având un flotor în spate şi unul în faţă.

Intreţinerea : In punctele de articulaţie se unge cu vaselină solidă şi când ai ieşit din apă îl ştergi cu o piele de căprioară.

Aplicaţiuni : Pe tot felul de vase plutitoare ca scaun obişnuit şi aparat de salvare.

Pe vasele mari cu bărci de salvare, geohydrostatul ar fi chemat în ultimă instanţă să ofere nepreţuitul său ajutor. In acest scop, fiecare individ urcat în barcă cu scaunul său gata pregătit ca aparat, ar rămâne la suprafaţa apei atunci când furia valurilor le-ar distruge şi înghiţi.

Pescarilor atât de expuşi prin profesiunea lor, singur geohydrostatul le-ar garanta viaţa ; deasemenea plutaşilor.

Tăietorii de papură nu mai puţin l-ar putea folosi.

Pentru plajă oricine l'ar putea servi ca scaun, atât la desbrăcat şi îmbrăcat, cât şi ca aparat sportiv, distractiv şi recreator, găsindu-l fie prin închiriere la însă-şi întreprinderile exploatatoare ale plajelor în schimbul unei sume minime, fie adus de fiecare persoană în parte şi depus după întrebuinţare într'un anumit loc. Numărul înecaţilor la plaje dintr'o cauză sau alta s'ar reduce în acest mod la zero.

In staţiunile balneare terapeutice, cu ape concentrate, deasemenea poate fi nepreţuit, căci aci deşi individul este menţinut la suprafaţă prin însăşi natura apelor, totuşi înecul prin răsturnare nu este exclus. Cu geoohldrostatul chiar paraliticii, invalizii sau alte categorii de suferinzi şi-ar putea lua baia lor chiar mai la larg şi în perfectă siguranţă, făcând şi economie de personal supraveghetor.

In regiunile inundabile, etc.

Omul cu aparatul în apă.

Din punct de vedere *militar* ar servi : pentru pontonieri, punere şi culegere de mine, în hidro-aviaţie, tot felul de recunoaşteri, dând putinţa chiar de a lupta în retragere.

In sfârşit pentru desvoltarea *sportului* nautic, geohydrostatul ar putea avea un rol covârşitor, atrăgând un număr foarte mare de amatori şi prin acest fapt poate forma astfel educaţia fizică a maselor şi înviorarea rasselor.

INVENTATORUL

Pe marginea cărţilor

PESCĂRIILE IN CADRUL ECONOMIEI NAŢIONALE

de Dr. GR. ANTIPA

Radio a luat o măsură fericită organizând ciclul de conferinţe pentru cunoaşterea ţării.

Două conferinţe despre Dunăre şi o conferinţă despre navigaţia românească au fost ţinute de d-l C-dor Eug. Botez.

Despre pescării şi regiunea inundabilă a Dunării a vorbit, de sigur, personalitatea cea mai indicată.

D-l dr. Antipa, cu talentu-i cunoscut de a populariza cele mai grele chestiuni ştiinţifice şi economice, a început cu părerea unui savant englez despre România : „...da, este o ţară bogată, dar mi-i teamă că scumpii mei Români vor ajunge să moară de foame în bogata lor ţară".

Natura a fost de o largă dărnicie. Pământ roditor, climă favorabilă, păduri, păşune, râuri, căderi de apă, minerale... Dunărea cea bogată — marea, cale de legătură mondială — lacurile cu peşti şi un litoral maritim cu plaje însorite...

Nu este o mare dărnicie ? Şi totuş... acestea toate nu devin bogăţiile reale decât atunci când ştim să le fructificăm, să le punem în valoare.

Căci energia naturală a unui popor — zice d. Dr .Antipa — e ca apa de revărsare a unui fluviu, care lăsată în voia ei, poate deveni o periculoasă forţă elementară distrugătoare, pe când, captată la origină, şi dirijată unde trebue, asigură fertilitatea câmpiilor şi prosperitatea ţărei.

România este una din ţările cele mai bogate în ape dulci din Europa ; are 2 milioane hectare, care pot fi puse în valoare printr'o exploatare raţională prin cultura peştelui.

Organizarea pescăriilor de către Stat s'a început de pe la 1896 prin Legea care a stabilit o epocă de cruţare şi opritul pescuitului.

Rezultatele au fost vădite în câţiva ani. Producţia Deltei se urcase dela 6 la 16.000.000 kgr. de peşte calitate superioară. Producţia totală a bălţilor Statului crescuse la 32 milioane kgr.

Asta era situaţia la 1914.

De ce a degenerat această importantă ramură de producţie românească ?

Vânzarea peştelui se făcea prin licitaţie publică, eliminând astfel cămătăria şi specula muncei pescarilor.

In urma unei campanii de presă, sub pretext că Statul scumpeşte *hrana poporului,* se opreşte exportul peştelui şi vânzarea în ţară se face cu preţuri fixate.

Aplicarea sistemului zis de eftenire a peştelui a avut efecte dezastruoase. Programul ameliorărei bălţilor, prin săpare de canale noui a fost părăsit, gârlele au rămas necurăţite, apa bălţilor din Deltă a ajuns ca cerneala. Producţia totală a scăzut dela 32 mil. kgr. la 12 mil. kgr.

Abia la 1928 s'a revenit la licitaţia publică. S'a reluat vechiul program de exploatare.

Astăzi, după patru ani dela revenirea vechiului sistem, după ce s'au săpat 60 km. de canale noui, producţia s'a urcat la 31.500.000 kgr. peşte.

Dar sub diferite pretexte de necesităţi sociale — mai mult electorale — să înstrăinează suprafeţe mari de terenuri joase aducând pierderi bălţilor cu peşti. Astupându-se gârlele nu se mai alimentează bălţile. Pescăria se ruinează. Am făcut destulă experienţă. Trebue să fim cu mare grijă la întreţinerea acestor basine naturale ca să putem a ne asigura ciitorul.

Ciorpac

*

JOHN RUSSELL, *Vagabonds du Pacifique (Far wandering men),* tradus de Marc Logé, editura Denoël et Steele.

Autorul, pus alături de Kipling şi Conrad, scoate la iveală „drojdia faunei omeneşti" din Pacific, într'un stil original, incisiv şi plin de humor.

Eroii lui sunt desrădăcinaţi, aventurieri, vântură ţări, evadaţi, în contrast cu puritatea băştinaşilor, acolo unde civilizaţia nu i-a alcoolizat încă.

Pomelnicul ar fi lung, — dar psihologia eroilor lui e lămurită de natura locurilor şi de motivele care-i face să caute în insule refugiul.

Intre Capricorn şi Cancer aproape totul e posibil. Moartea e uşoară ; dar şi viaţa e la fel de uşoară. Şi încercările la care eşti pus sunt de necrezut : obiceiurile, climatul, ceilalţi albi, car te demontează".

Căci cine vine pe aci ?

„Fugitivii", cei cari fug de ceva sau de cineva : poliţie, nevastă, datorii, mandat de arestare, vederea sgârie-norilor sau o deziluzie amoroasă. Ori care ar fi cauza, fugarul nu mai ţine să o vadă, doreşte să scape definitiv. E un fugar care caută uitarea în dramă şi tragedia. Sfărâmat, bănuitor sau poetic, după cazuri, caută o scăpare.

Şi ce găseşte ? Indiferenţă : nimeni nu vrea să ştie de el. De cum debarcă e deochiat printre vechii colonişti. Nu găseşte pe nimeni care să-i asculte isprăvile, nici cinema ori jurnal care să-i-le eternizeze. Nimeni nu bate la uşa lui, afară de vântul. Arborele de pâine îl hrăneşte, nuca de cocos îl răcoreşte. Şi e atâta lene în atmosferă ! Ziua şi noaptea ţinutul e îmbăiat în argint şi smarald, şi juvaeruri de spumă, de ploae şi de rouă sunt risipite pe trupul pământului cas de curtezană care surâde mereu ca o invitare voluptoasă. Aventurierul nostru se găseşte ca mâncătorul de lotus, nimicit de trai bun. Se aseamănă cu cavalerul din fabulă care eşind cu sabia trasă, s'a prăbuşit, leşinat, printre petale de trandafir.

„Dacă ar fi un malaez ori un chinez, totul ar fi natural. Albul trăeşte însă ca un paria tolerat, ceiace e un iad pentru un alb, fiindcă nimeni nu se interesează de el.

„Când primul alb pătrunse în mijlocul acestor popoare voinice şi demne, care trăiau libere şi fericite într'o ţară binecuvântată, — a apărut ca o minune picată din cer, cu biblia într'o mână şi puşca în alta. Cum băştinaşii nu aveau nici una din aceste arme, se resemnară şi se lăsară stăpâniţi, exploataţi. E adevărat că zeii lor au fost nimiciţi şi credinţele lor au ajuns în muzeu. E adevărat că acum sunt credincioşi şi contribuabili model, cu pălărie pe cap şi ghete în picioare. Dar tot atât de adevărat e că nu au uitat nimic din trecutul lor misterios.

Ei cunosc de pildă *Broasca ţestoasă* şi *Rechinul,* spirite vizibile care răspund totdeauna la strigătele de remuşcare ale băeţilor, chiar când ofiţerii de marină cu spirit ştiinţific le prind în Kodakuri. Ei cunosc *balolo* care le asigură pescuit bogat la date fixe, cu toate că astronomii nu pricep cum se poate ca un vierme să urmeze în acelaşi timp mişcarea soarelui şi a lunei. Ei cunosc pe *Dakawaka,* marele demon al mărei, căruia trebue să i se dea o rădăcină de *gagona,* dacă vor să nu naufragieze. Ei cunosc multe lucruri straniі între Capricorn şi Cancer şi sunt tari fiindcă le cunosc.

„De ce atunci s'ar îngriji de ceiace i se poate întâmpla unui alb, fie brută sau un imbecil, fie el beţivan sau sobru ?

MEDEA

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

STATELE UNITE

Se studiază un nou tip de hydroavion, de mici dimensiuni şi cu aripi pliabile, destinat a fi luat la bord de unele submarine.

BRAZILIA

S'a comandat la şantierele Vickers-Armstrong crucişătorul-şcoală *Saldanho da Gama.*

ANGLIA

☐ In Ianuarie a fost lansat la Portsmouth crucişătorul *Neptune,* din clasa *Leander* (de 7.000 tone) ; crucişătoarele *Achilles* şi *Orion,* de acelaş tip, sunt în terminare.

☐ După ce crucişătoarele *Arethusa* şi *Ajax,* au fost puse în şantier (Jan. şi Febr.) s'a hotărât ordonarea începerea construcţiei lui *Amphion.*

☐ Distrugătoarele *Decoy, Delight* şi *Duchess* îşi fac probele de recepţie urmând a intra curând în serviciu.

☐ Manevrele navale, cari au avut loc în Februarie în Golful Gasconiei, au avut de scop determinarea modului cel mai eficace de a proteja un convoi contra unui atac al crucişătoarelor inamice. S'a ajuns la concluzia unei navigaţii libere protejate.

☐ *Un nou submarin.* — Flota engleză se va îmbogăţi în curând cu noul submarin *Thames* care va fi cel mai iute submarin din lume, putând lua o viteză de 22,5 noduri (42 km./oră). Raza lui de acţiune va fi de 20.000 km. Va fi armat cu 6 tuburi lans torpile şi un tun de 110 mm. Submarinul e prevăzut şi cu compartimente-ecluze pentru salvarea echipajului, geamandură telefonică ce se ridică automat la suprafaţă.

☐ Noul program naval prezentat la jumătatea lui Martie prevede o sporire de circa 3 mil. lire sterline ; se vor construi în primu lrând 4 crucişătoare, 1 flotilla-leader, 8 distrugătoare şi 3 submarine.

FRANŢA

☐ Nu s'a stabilit definitiv programul viitor de construcţii de război : unii cer 4 crucişătoare, iar alţii — faţă de apropiata comandă a celui de al patrulea *Deutschland* — preconizează un al doilea *Dunkerque,* în timp ce alţii cer şi crucişătoarele şi chiurasatul.

☐ S'a lansat de curând, la Trait, submarinul de a 2-a clasă *Sibylle.*

☐ Subsecretarul de Stat al Marinei Comerciale a declarat că se întocmesc planurile pentru înlocuitorul lui *Atlantique ;* noul vas, va fi identic cu *A.* însă amenajamentele de lux vor fi reduse în folosul instalaţiilor de securitate.

☐ Deocamdată, pentru înlocuirea lui *Atlantique,* a fost pus pe linia Atlanticului-Sud, pachebotul *Massilia,* al aceleiaşi companii.

☐ *Normandie,* lansat de câteva luni, nu poate eşi din ecluze din cauza pescajului prea mare şi a lipsei de adâncime a şenalului. Cum nici administraţia portului St. Nazaire, nici Statul nu vor să facă dragajele necesare, vasul este ţinut prizonier .

☐ Se lucrează la terminarea pachebotului *Paul Doumer* lansat în Ianuarie la Marsilia, acest vas, de 14.820 tone va fi pus pe linia Indo-Chinei şi va fi prevăzut cu toate instalaţiile technice, contra incendiilor la bord, prescrise de Ministerul Marinei Comerciale. Numele i-a fost dat, având în vedere că fostul Preşedinte al Republicei Franceze, a fost mult timp guvernatorul Indo-Chinei.

☐ *Cuirasatul Dunkerque.* — Parlamentul francez, după discuţii vii, a votat un credit de 650.000 franci pentru construirea cuirasatului *„Dunkerque"* menit să întreacă cuirasatele germane tip *Deutschland,* din care unul ar fi gata anul acesta, altul în 1934 şi al treilea în 1936.

Se pare că această unitate va fi sâmburele unei noui flote de cuirasate care vor înlocui treptat pe cele actuale, cel mai nou fiind în serviciu din 1918.

RUSIA

Expediţiile polare ruse. Presa maritimă străină anunţă că Academia de război şi marină din Leningrad a organizat, în vara anului 1932, următoarele cinci expediţii polare :

1. Spre pământul lui Franz Joseph-Arhanghelsk-Vladivostok.
2. Spre insula Wranghel.
3. Spre strâmtoarea Bering şi peninsula Cinkotsk.
4. Spre Grenlanda.
5. Spre Polul Nord.

La ultima expediţie au luat parte un dirijabil şi câteva spărgătoare de ghiaţă.

☐ De curând a fost terminat canalul Leningrad-Marea Albă şi guvernul S. S. S. R. proectează construirea unui canal circular în jurul Moscovei, legat de Volga.

☐ Statul sovietic a cumpărat în 1932 din Germania circa 20 cargobote însumând circa 70.000 tone, vase cari erau destinate distrugerei.

☐ Şantierele germane au livrat construcţii noi : cargobote, pacheboate, circa 60 vase pescăreşti, mai multe remorchere, drage, etc. cari au fost întrebuinţate ca tipuri pentru noile construcţii ruseşti.

☐ Se va crea o linie de navigaţie din porturile mării Negre către Italia şi Franţa.

GERMANIA

Participarea flotei de război germană la ocrotirea pescuitului. In cursul anului 1932, activitatea flotei germane pentru ocrotirea pescuitului a dat rezultate foarte bune pentru pescuitul german în mare. Nu mică a fost contribuţia nouilor crucişătoare *Elba* şi *Weser,* care din primăvară şi-au făcut necontenit serviciul de ocrotirea pescuitului. *Weser* a efectuat două mari expediţii în Islanda, fiecare de câteva săptămâni, pentru ocrotirea pescarilor germani depe coasta Islandei. Pe lângă aceasta, două crucişătoare au făcut, în cursul verii, raiduri în marea Nordului, în apele pescuitorilor germani de scrumbii. Afară de aceasta, două crucişătoare vor lucra în marea Nordului, iar acţiunea de ocrotire în Islanda se va întreprinde de vasul *„Meteor".*

☐ Chiurasatul *Deutschland* care a început probele în Ianuarie, va intra în serviciu, în cursul acestei luni, când va fi lansat şi a 2-a unitate din această clasă.

☐ La 27 Febr. a fost predat mareşalului Hindenburg de către un însărcinat australian, placa cu numele a crucişătorului *Emden;* cu această ocazie s'a adresat o telegramă de omagii văduvei lui Müller, gloriosul comandant al vasului.

☐ Pavilionul german a retrogradat în traficul Dunării maritime astfel:

1925:	122.500	tone
1926:	79.700	„
1927:	62.200	„
1928:	35.100	„
1929:	61.700	„
1930:	86.500	„
1931:	49.400	„

Deasemeni au scăzut şi pavilioanele englez şi italian, cari până acum erau dominante; în schimb pavilionul grec a trecut dela 367.100 tone în 1925 la 526 100 tone în 1931, ocupând primul loc.

In cursul anului trecut mişcarea bastimentelor la guri a fost de 691 vase cu circa 1.55 milioane tone aducând C. E. D. 4.8 milioane franci-aur din taxele de navigaţie. (după *Uebersee)*

ITALIA

☐ Al cincilea crucişător din clasa „Condottieri" *Diaz,* şi-a terminat satisfăcător probele de maşină.

☐ In cursul lunei Martie a fost lansat submarinul *Sirena,* de 640 tone.

JAPONIA

☐ S'a început construirea unităţilor comandate, din noul tip denumit „contra-submarine", vase de 600 tone cu pescaj redus, viteză foarte mare, şi armament puternic.

☐ Sunt actualmente în construcţie: 2 crucişătoare *Mogami* şi *Mikuma,* de 8.500 t. ,un pozamine: *Matsushima,* 3 distrugătoare *Hatsuharu, Wahaba* şi *Nenohi* şi 2 torpiloare de 590 t. *Manazuru* şi *Chidori.*

OLANDA

☐ S'a decis construcţia crucişătorului *Celebes,* al treilea din serie, primele fiind *Java* şi *Sumatra.* Va avea un tonaj de 6 580 t., 32 n. şi piese de 150 mm.; asupra numărului pieselor nu s'a decis încă: dacă va avea VI, vor fi 2 turele triple axiale, una la prova. cealaltă la pupa; dacă vor fi puse VII piese, atunci la prova vor fi 2 turele duble. Artileria secundară e compusă din IV piese de 105 mm. AA. dispuse la pupa; va mai avea şi o catapultă.

PORTUGALIA

☐ S'au comandat în Anglia 2 avizouri de 2.000 tone şi 2 submarine de 750 t.; un al treilea submarin va fi construit la Lisabona.

☐ S'a lansat la Glasgow, distrugătorul *Vuça,* similar cu *Lima, Douro, Tejo,* dintre cari, ultimele două au fost construite la Lisabona; este armat cu IV-130 mm. şi VIII tuburi L-T de 533 mm.

SPANIA

☐ Uniforma mateloţilor a fost modificată prin introducerea unei benzi roşii la bonetă şi a gulerului roşu la bluze.

POLONIA

☐ Compania de navigaţie poloneză „Zegluga Polska" va crea o linie regulată de navigaţie Constanţa-Lavant.

GRECIA

☐ Tonajul flotei comerciale greceşti a atins în 1932, 1.470 000 tone faţă de 747.000 în 1923 şi de 812.000 în 1914. (după *Uebersee)*

Din ţară

La Ministerul de comerţ şi la Direcţia Porturilor se studiază din nou chestiunea înfiinţării unei zone libere cehoslovace în portul Galaţi.

Şomajul, fatal, bântue şi printre marinari. Bieţii oameni să agită pentru pâine. Inspectoratul Porturilor trebue să facă de urgenţă o statistică exactă şi numai după asta Ministerul Muncei se va putea pronunţa.

Acorduri în Navigaţia Comercială

☐ De curând a intervenit un acord de tranzit, care este menit să înlesnească navigaţia noastră comercială: între S. M. R. şi următoarele societăţi de navigaţie: *Bayrischer Lloyd* şi *Süd-Deutsche Ges.* (germane), *D. D. S. G.* (austriacă), *C. S. P. D.* (cehoslovacă), *M. F. T. R.* (ungară), *J. R. P.* (yugoslavă) şi *Cosmos* (olandeză) s'a încheiat o convenţie prin care se stabileşte că mărfurile din porturile dunărene germane, austriace, cehoslovace, ungare şi yugoslave destinate ţărilor din Orient să fie transportate la porturile de destinaţie de vasele S. M. R.

Când *Navigaţia Fluvială Română* şi societatea *S. R. D.,* vor face curse regulate pe Dunărea de sus, vor acceda şi ele la convenţie, în baza unei clauze inserate în textul acordului.

Transporturile se vor face cu conosamente directe iar transbordarea se va face la Galaţi.

Convenţia intră în aplicare la 1 Aprilie.

Cercetaşii marinari pleacă la Constantinopol

Pentru a întoarce vizita cercetaşilor turci, care au fost anul trecut la noi şi pentru a vizita Constantinopolul şi împrejurimile, Comandamentul Marei Legiuni a organizat o escursie între 9—17 Aprilie a. c. în Turcia.

Conducerea a fost încredinţată d-lui Inspector Alexandru Daia ajutat fiind de d-nii comandanţi Grigore Grigorescu şi Petre Roşca.

Afară de cercetaşii din Bucureşti participă şi cercetaşi din Câmpina, de sub comanda d-lui Prof. Stoenescu, Galaţi de sub comanda d-lui Locot. Mândru Costache, Ion de sub comanda d-lui Căp. Dr. Saloaresse, Odorhei, de sub comanda d-lui Prof. Steriopol şi căp. Hristu Const., Râmnicul Sărat, de sub comanda d-lui Prof. Emil Butnariu, Silistra de sub comanda d-lui Dr. Mirahorian, Turda de sub comanda d-lui prof. Ilie Marinca şi Teleajen de sub comanda d-lui Selogeanu.

Cercetaşii din provincie se vor aduna Duminică 9 Aprilie în Bucureşti şi conduşi de cercetaşii bucureşteni vor vizita Capitala. La orele 22 şi 30 se vor îmbarca la Gara de Nord în vagoane speciale pentru a pleca la Constanţa. In ziua de 10 crt. dimineaţa o parte din grup se va îmbarca pe vaporul „Principesa Maria" cu care vor pleca la Istanbul vizitând în drum şi Varna. A doua zi vor pleca şi ceilalţi cu vaporul „Durostor" la Istanbul. Aceştia din urmă, vizitează Luni Constanţa iar Varna o vor vizita la întoarcere. In Constanţa oficiul de gazdă îl vor face cercetaşii locali.

La Varna şi Istanbul cercetaşii vor avea primiri oficiale din partea organizaţiilor cercetăşeşti. Cercetaşii turci au organizat o recepţie în onoarea cercetaşilor români iar delegaţia română va da o masă comandanţilor turci.

A început pescuirea calcanului

CONSTANŢA. — Apele de pe litoralul nostru maritim au o reputaţiune bine stabilită pentru bogăţia faunei marine. Nisetrul, morunul şi calcanul ce se pescuiesc în apele noastre teritoriale sunt incomparabile şi ca abundenţă şi mai ales calitativ, faţă de aceleaşi specii pescuite în alte părţi.

Primăvara se pescuieşte la noi calcanul, care lipseşte aproape cu desăvârşire în apele turceşti şi greceşti, ceiace are ca urmare faptul că, în fiecare sfârşit de iarnă, sosesc dela Istambul legiuni întregi de pescari turci, ca să vâneze acest peşte. Ei vin pe calea apei, în barcaze mari, cari navigă sub puterea vântului. Ei vin în grupuri de câte 5—10 barcaze, o adevărată escadră minusculă.

Primele grupuri de calcangii au sosit la Constanţa şi'n

credinţa poporului, se spune că — întocmai ca şi cocorii — aceşti pescari, al căror instinct meteorologic ar fi foarte desvoltat, sunt adevăraţi vestitori ai primăverii.

Produsul pescuitului lor, calcangii îl exportă la Constantinopol, pe piaţa căruia calcanul este bine plătit.

Exportul de vite în Palestina

Informaţii oficioase au anunţat zilele trecute că, mulţumită stăduinţelor consiliului economic al României pentru Orient, d. N. Mănescu, autorităţile palestiniene au acordat importului de vite româneşti un tratament egal celui de care se bucura până acum numai importul vitelor din Polonia, Turcia, Jugoslavia şi Bulgaria.

Faptul prezintă destulă importanţă deoarece acum, când exportul nostru, în general, şi în special cel de animale şi carne resimte foarte mult urmările restricţiunilor grave, introduse de ţările ce erau principalele debuşee pentru aceste produse ale economiei româneşti, orice nouă posibilitate de export este bine venită.

Consumul săptămânal de vite importate, al Palestinei este de aproximativ 400 capete. Din acestea, exportatorii români, dacă ar organiza cum trebue, desfacerea, ar putea să-şi asigure o participare de 100 capete pe săptămână adică peste 5000 anual.

Se înţelege dar interesul pe care-l prezintă chestiunea.

Se cere revista noastră

„The Science Museum Library", — Biblioteca Muzeului Ştiinţific din Londra, înzestrată cu 220.000 de volume şi abonată la 500 de periodice, prin adresa No. 5036 din a. c., ne invită a-i trimite revista noastră, apreciind'o ca folositoare celor două milioane de cercetători ai bibliotecii.

— In acelaş timp biroul *„Kniga"* din Berlin ne-a cerut revista pentru a fi trimeasă la biroul presei din Moscova, care urmăreşte cu mult interes, orice manifestare românească.

Reviste primite

REVUE DE LA LIGUE MARITIME BELGE anul XXXIII Martie. — *Pescăria maritimă belgiană :* articol consacrat propagandei în favoarea sporirei consumului peştelui ; în Belgia s'a organizat o „săptămână a peştelui" pentru a demonstra utilitatea peştelui în alimentaţie şi a incita sporirea consumului. Actualmente în Belgia se consumă 5 kgr. 300 peste de cap, ceeace revine la 100 gr. pe săptămână. *Propulsiunea electrică a vaselor,* studiu asupra acestei chestiuni devenită de actualitate, de când s'a adoptat această propulsiune pe giganticul *Normandie.* Avantajele propulsiunei electrice sunt : 1) mărirea randamentului total, 2) viteză mai mare pe timp rău ; 3) facilitate în instalarea maşinilor, o mai bună repartiţie a greutăţilor, reducerea tubulaturei de aburi, suprimarea arborelui elicei ; 4) suprimarea vibraţiilor deci ameliorarea confortului ; 5) mărirea siguranţei prin sporirea compartimentajului ; 6) suprimarea turbinelor de mers înapoi. Energia e produsă de turbine (propuls. turbo-electrică,) ori de motoare (propuls. moto-electrică); motoarele nu sunt avantajoase decât până la 3.000 H. P.

RIVISTA NAUTICA ITALIA NAVALE anul XLII Februarie. Intre alte articole : *Criza maritimă actuală ; încurapări la distrugerea vaselor ; pacea maritimă a lumei ;* e nevoe de o înţelegere internaţională din cauza scăderei traficului de pasageri şi întrecerei în construcţii ruinătoare şi ne rentabile.

— *Progresele marinei ruse* după revoluţie, Rusia a pierdut poziţia sa în traficul maritim internaţional şi a trebuit ca „Sovtorgflotul" (care grupează toate serviciile maritime) să aibă mult de lucru pentru a repune pe picioare şi a organiza marina comercială rusă. Planul quinquenal a sporit flota comercială rusă prin cumpărături de vase în bună stare din cele mai bune marine străine precum şi prin considerabile construcţii în şantierele străine şi ruseşti. Amenajamentele porturilor au fost deasemeni mult îmbunătăţite, mai cu seamă în Marea Neagră.

De unde în primii ani ai secolului XX, şantierele navale ruseşti nu reuşiseră să lanseze nici o navă utilizabilă în traficul internaţional şi nu construiseră decât circa 20.000 tone, în 1924 se începu reorganizarea şantierelor, creiându-se şi alte noui iar în 1927 fură lansate din aceste şantiere 12 nave cu un tonaj global de 44.000 tone, iar în 1931, 25 nave deplasând global 58.000 tone şi mişcarea ascensională continuă. Pentru a permite noilor construcţii să înfrunte concurenţa mondială, s'au preferat motonavele, în care scop mai întâi s'a cumpărat motoare Diesel — în special din Germania — iar mai târziu s'a început construirea de motoare M. A. N. şi Sulzer cu rezultate bune. Conducătorii marinei comerciale ruse întocmesc studii preparatorii pentru a pune flota la nivelul exigenţelor unei mari naţiuni moderne, care trebue să exporte mari cantităţi de mărfuri — în special cereale şi cherestea — pe cele mai bune pieţe mondiale.

L'ITALIA MARINARA, anul XXXIV No. 4 (Februarie), din care remarcăm :

Pescăria italiană a luat o mare desvoltare din imboldul Comitetului Naţional de Pescărie, care a pus în valoare lacurile, lagunele şi a intensificat pescăria maritimă, vasele italieneşti pescuind chiar dincolo de Gibraltar. Rezultatul : venitul de 700 milioane lire în 1931, a sporit cu 25% în 1932.

Cuvântul de ordine a fost :

„Marea e o forţă educatoare, care dă vigoare şi disciplinează forţele, întărind sănătatea morală şi energia fizică. Pescăria maritimă e cel mai sigur mijloc de realizare.

„Mărind producţia, se eftineşte consumaţia, cu foloase nu numai economice ci şi nutritive şi higienice".

Să luăm aminte.

L'ITALIA MARINARA anul XXXIV. Martie no. 6.

— *Noile lucrări ale portului Genova* — lupta durează între Genova şi Marsilia pentru atragerea traficului interior.

— *Legenda nordică a vasului fantomă,* pare a fi luat naştere în marea Nordului.

— *Bătălia anglo-franceză dela Lissa (13 Martie 1811).*

— *Geneza şi moartea mărilor :* dela solidifacera scoarţei pământului până la răcirea finală a globului.

MORSKI SGOVOR, organul Ligei Navale Bulgare, anul X, No. 2 (Februarie), cu foarte interesante articole de propagandă şi literatură, din care citäm :

Litoralul nostru al M. Negre din punct de vedere medico-climateric în care se face o mare reclamă Varnei, care în ceiace priveşte temperatura apei clima poate fi pusă pe acelaşi picior cu staţiile balneare din Marea Mediterană.

„Litoralul nostru e din multe puncte de vedere superior Rivierei. Preţuiţi-l mai mult şi daţi-i cât mai multă importanţă".

Marea Neagră şi Dunărea în manualele noastre de geografie, în care autorul, d. P. Ivanov Tarnovski, cercetând în calitate oficială manualele de geografie, face constatarea tristă că mării şi importanţei ei în general şi mării Negre şi Dunării în special nu i s'a dat atenţie cuvenită. Aceasta nu e justificat 1) prin consideraţiuni ştiiinţifico-geografice şi 2) prin faptul că manualele de geografie *trebue să vină în ajutor Ligii Navale* naţionale bulgare, care de peste 10 ani se luptă pentru ideea navală, căci e o operă naţională.

„Studiul geografiei naţionale trebue să înceapă cu marea Neagră şi Dunărea.

„Prezentul poporului bulgar rezidă în şesuri şi pe mare, căci acestea mai mult decât toate îi pot asigura libertatea şi viaţa politică şi economică.

„Mi se pare că n'ar fi inoportun, dacă s'ar explica în manuale că dinspre Dunăre statul nostru e *serios ameninţat de un vecin primejdios,* care caută să transforme Dunărea într'un fluviu interior şi că noi trebue s'o apărăm. In acest sens se pot spune elevilor, prin manuale, multe lucruri folositoare şi edificatoare.

Aceaşi observaţiune am fi îndreptăţiţi a o face şi noi, manualele noastre şcolare suferind de aceleaşi lipsuri. Calificarea de „duşmani primejdioşi" o socotim totuşi nejustiificată. (N. R).

Vaporul „Normandie" ; incendiul de pe „Atlantic". Literatură. *Marea Neagră în timpul iernii.* Noutăţi. Bibliografie.

UEBERSEE anul XIV No. 4, conţine studii interesante : *beneficiile navigaţiei germane,* apoi *marile vase de luptă ?* o analiză a politicei construcţiilor vaselor de linie, dela apariţia *Dreadnought*-ului în 1906 până azi. *Costul enorm sporit al construcţiilor navale actuale ; Progresele technicei ; Mărirea puterei bombelor aeriene* (în Franţa s'au făcut experienţe pline de succes cu bombe de fosfor cari desvoltă o temperatură de 2—3.000 grade) ; *Echipajele de peste 1.000 oameni necesitate de marile vase* (cari fac aproape imposibilă supravegherea oamenilor de către ofiţeri şi discernarea elementelor turbulente de ex. : revoltele din flota germană în 1918 şi grevele depe vasele engleze, acum 2 ani), toate acestea apar a milita în favoarea adoptării unui tip de tonaj mai redus dar cu armament foarte puternic ; astfel a procedat Germania (clasa *Deutschland)* şi Franţa (chiurasatul *Dunkerque,* pus în şantier în 1923). Aceasta nu înseamnă că armamentele navale s'au oprit ci că alte tipuri au căpătat o importanţă mai mare, ca crucişătoarele, diistrugătoarele, submarinele şi mai cu seamă, aeronautica navală.

Navigatori din vârsta de piatră : în lungul coastei W. a Suedieii, între Göteborg şi Strömstadt se găsesc pe stânci cunoscutele figuri, numite dela Bohuslän, după numele regiunei.

Bibliografie

Monasterev — „Sur trois mers. Histoire générale et complète de l'action navale russe sur les trois mers" (Payot).

Lowell Thomas — „Le diable des mers. Aventures du Comte Félix de Luckner, commandant du *Seeadler"* (Payot).

I-R. Hale — „Les grands combats sur mer : De Salamine au Iutland" (trad. din engl.).

Adunarea „Ligei Navale Române"

Duminică 2 Aprilie, la Cercul Militar din Capitală, a avut loc adunarea generalăă a Ligii Navale.

D. amiral COANDA, vice-preşedintele Ligii, deschide şedinţa anunţând adunarea că M. S. Regele Carol II a hotărât preluarea conducerei efective a Ligii Navale, în calitate de preşedinte activ.

Roagă pe d. comandor adjutant regal Fundăţeanu, să fie interpretul tuturor membrilor Ligii Navale, arătând Suveranului că de acum putem nădăjdui cu toată încrederea desvoltarea acestei asociaţii, pentru atingerea idealului arătat de statutele ei.

După unanime aclamaţii, urmează citirea raportului cenzorilor pe exerciţiul anului 1932.

Se dă cuvenita descărcare.

D. amiral BALANESCU propune ca mobilierul dela sediul Ligii din Constanţa să treacă asupra secţiunei respective.

Nu se ia nici o hotărâre şi rămâne a se studia chestiunea de către consiliul de direcţie.

MODIFICAREA STATUTELOR.

Se trece la discuţia asupra modificării statutelor.

D. preşedinte dă explicaţiuni asupra lucrărilor comisiunei de statute, arătând că modificările aduse au fost studiate şi aprobate de comitetul central ; dă cuvântul secretarului general ca să arate în ce constă modificarea statutelor.

D. comandor BOTEZ (Jean Bart) arată că se simţia nevoia unei sistematizări, întru cât vechile statute în mare parte fuseseră traduse din italieneşte. Scopul Ligii Navale rămâne acelaş : studierea, îndrumarea şi încurajarea activităţei navale româneşti.

S'a precizat clasificarea membrilor, introducându-se încă două categorii : membri de drept şi membri juniori, fără drept de vot.

Pentru a nu se face confuzie între comitete, s'a stabilit un consiliu de direcţie compus din 11 persoane şi un comitet central, compus din 25 până la 50 persoane, în majoritate specialişti.

S'a stabilit tipul carnetului de membru care dă drept la reducerea preţului biletelor de călătorie pe vapoarele româneşti.

S'a ales un tip de pavilion (steag) al Ligii, pe care membrii au drept să-l arboreze pe bărcile şi la locuinţele lor.

Asupra cotizaţiilor, a rămas ca în fiecare an să se stabilească de către consiliul de direcţie.

După aprobarea statutelor s'a procedat la alegerea consiliului de direcţie şi a noului comitet central.

CONSILIUL DE DIRECŢIE

Consiliul de direcţie este astfel compus :

Primul vice-preşedinte : d. amiral I. Coandă ; al doilea vicepreşedinte : d. comandant al marinei ; membri : un delegat al porturilor, d. ing. Vardala ; un delegat al pescăriilor, d. col. Roznovanu ; un delegat al minist. instrucţiei, d. A. Culea ; 2 delegaţi ai marinei militare ; 3 membrii aleşi : d-nii ing. Caramfil, comandor C. Boerescu şi comandor Ştefănescu-Piu.

COMITETUL CENTRAL

1. Doctor Antipa Gr.
2. Director general Apostol Culea.
3. Avocat Ardeleanu Vintilă.
4. C. Amiral Bălănescu Ion.
5. Secretar general Bucuţa Emanuel.
6. C. Amiral Buholtzer Corneliu.
7. Comandor Boerescu Cezar.
8. Colonel Bădulescu Virgil.
9. Comandor Botez Eugeniu.
10. C. Amiral Coandă Ion.
11. Inginer Caranfil Nicolae.
12. Comandor Coandă Gh.
13. Inginer Comârzan G.
14. Comandor Dan Zaharia.
15. Inspector Da'a P. Alexandru.
16. Comandor Demetrescu Gică.
17. Comandor Fundăţeanu Preda.
18. Inginer Filipide Mihail.
19. Amiral Gratzoschi Nicolae.
20. Amiral Gavrilescu Mihail.
21. Conferenţiar Mugur Gh.
22. Comandor Ionescu Iohnson.
23. Inginer Iliescu Brânceni.
24. Subsecretar de Stat Irimescu Radu.
25. Comandor Koslinschi Gh.
26. Inginer Mihalopol.
27. General Manolescu Ion.
28. Mariu Gheorghiu.
29. Inginer Marinescu.
30. Comandor Munteanu Gheorghe.
31. Amiral Niculescu Rizea.
32. Comandor Negulescu Aurel.
33. Amiral Negrescu Nicolae.

34. Comandor Niculescu Radu.
35. Comandor Oprişan Emil.
36. Colonel Răznovanu.
37. Comandor Păiş Nicolae.
38. Comandor Popescu Ştefan.
39. Amiral Scodrea Vasile.
40. Comandor Sion Alfons.
41. Lt.-Colonel Sâmboteanu Ulise.
42. Comandor Ştefănescu Piu.
43. Inginer Inspector Vardala I.
44. Inginer Vasilescu Gr.

Inştiinţări

Cerem scuze membrilor Ligei Navale pentru o confuzie de ordine care a făcut ca unele agenţii dela N. F. R. să nu respecte drepturile de reducere la preţul biletelor de călătorie.

Rugăm pe toţi membrii Ligei Navale să ne aducă la cunoştinţă orice dificultate ar întâlni la cererea biletelor de călătorie pe vapoarele româneşti.

Reduceri pentru membri Ligei Navale

Aducem cu plcere la cunoştinţa membrilor Ligei, că cinematograful *Tranulis* din Constanţa, face o reducere de 5 lei la biletul de intrare pentru membrii cari au carnetul de identitate.

Pentru colaboratorii revistei noastre

Articolele publicate în revistă se vor plăti autorilor după cum urmează :

Lei 2000 pentru lucrările originale,
„ 1000 pentru compilări şi recenzii,
„ 800 pentru traduceri,
„ 100 pentru informaţii.

Coala se va socoti de opt pagini tipărită.

Autorii articolelor vor specifica odată cu trimiterea lucrări dacă este originală, traducere, compilaţie, etc., precum şi numele autorilor de care s'a servit.

Textul va fi scris citeţ, cu mâna sau maşina pe o singură pagină, şi cu spaţiu liber pe margine pentru corectură.

D-nii abonaţi sunt rugaţi a comunica orice schimbare de domiciliu, altfel nu se poate răspunde de neprimirea revistei.

Situaţia vapoarelor

pe ziua de 7 Aprilie 1933

Vapoare poştale :

DACIA (Cdt. Max. Hrubes). Pleacă Sâmbătă 8 Aprilie din Constanţa pentru Istanbul-Pireu-Haifa-Alexandria.

ROMANIA (Cdt. Cdor. Ştiubei). In cursă Constanţa-Alexandria, soseşte la Constanţa la 12 Aprilie.

REGELE CAROL. In rezervă la Constanţa.

PRINCIPESA MARIA (Cdt. Mărăcineanu). Pleacă din Constanţa la 10 Aprilie pentru Pireu şi Salonic.

DUROSTOR (Cdt. M. Marcu). Pleacă din Dunăre la 9 Aprilie pentru Grecia.

Vapoare de marfă :

BUCUREŞTI (Cdt. M. Buzagiu). In cursă, descarcă marfuri în Orient.

CONSTANŢA. La 3 Aprilie a plecat din Constanţa pentru Levant.

ALBA-IULIA (Cdt. I. Antonescu). La 1 Aprilie plecat din Cardiff cu cărbuni pentru Port-Said.

CARPAŢI. Incarcă în Dunăre mărfuri pentru Occident.

DBROGEA (Cdt. V. Mihu). Incarcă în Dunăre pentru Levant.

BUCEGI (Cdt. E. Paraschivescu). Incarcă în Dunăre mărfuri pentru Rouen şi Hamburg.

OITUZ (Cdt. N. Mauguş). La 11 Martie a plecat din Dunăre cu mărfuri pentru Anglia.

PELEŞ (Cdt. O. Asingher). In reparaţie la Lisabona, are cărbuni din Anglia pentru Haifa.

ARDEAL (Cdt. Cdor Răşcan).

Piaţa cerealelor

Ştiri proaste de pretutindeni. Aceeaş scădere de preţuri. Se aşteaptă mereu o ridicare. Noi avem circa 100 mii vagoane de porumb disponibile.

Comerţul suferă din cauza micilor preţuri.

Suspendarea exportului în compensaţie şi contingentările vin să agraveze situaţia.

In târgul navlurilor maritime şi fluviale se simte iar scăderi.

Intregul nostru export suferă cumplit din cauza dificultăţilor de finanţare neavvând ajutor din partea unei instituţii de credit şi lombardare. Se impune o asemenea organizare menită să aducă reale servicii agriculturei şi exportului nostru.

Jocuri

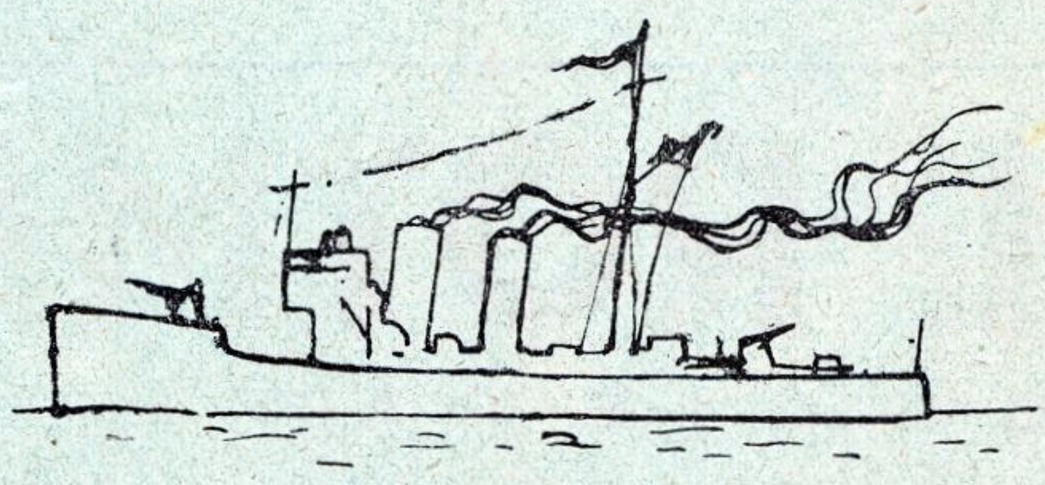
PROBLEMA III.

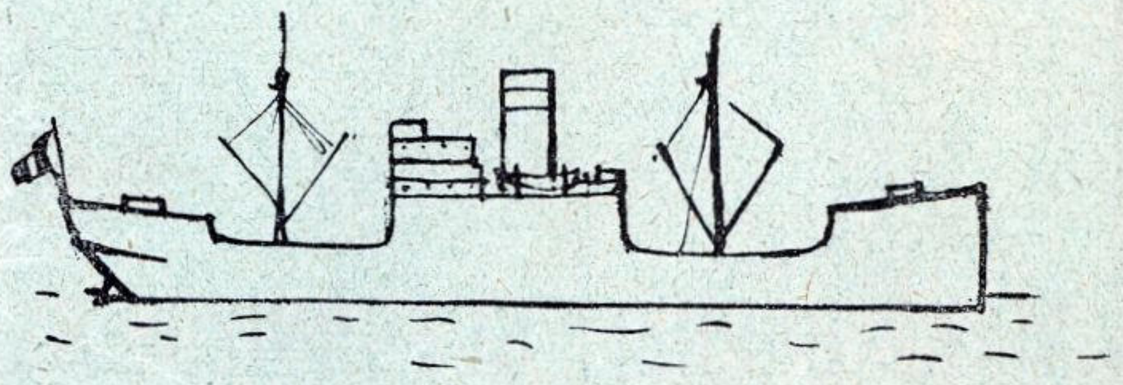
Telegramă misterioasă.

S'a primit următoarea telegramă la staţia de T. F. F.

„Cules corabie. Trişat leu" .

Fără nici o semnătură şi fără adresă. Cine a dat-o ?





PROBLEMA IV.

Aveţi ceva de spus asupra desenelor de mai sus ?

E un torpilor şi un cargoboat !

TIMONIER

SOCIETATEA ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE

S. R. D.

AVIZ

Se aduce la cunoştinţa Onor. Publicului călător, că ITINERARIUL vapoarelor de pasageri al Soc S. R. D. în vigoare dela data de 28 MAI 1932, a fost astfel întocmit pentru ca să stabilească o

Legătură directă între C. F. R. şi vapoarele S. R. D.

şi anume:

1) Plecare din Bucureşti cu trenul acc. No. 65 la ora 13^{40} şi sosire la Galaţi la ora 19^{10} de unde vapoarele S. R. D. pleacă la ora 21^{15} spre Tulcea-Ismail-Chilia Nouă-Vâlcov.

2) La înapoere, vapoarele S. R. D. sosesc dela Vâlcov - Chilia Nouă-Ismail şi Tulcea, la Galaţi, la ora 4 dimineaţa având legătură cu trenul acc. No. 76 care pleacă la ora 5 şi soseşte la Bucureşti la ora 9^{40}.

Vapoarele soc. S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant de primul rang.

DIRECŢIUNEA

I. ROTMANN & Co.

SOCIETATE ÎN COMANDITA

MAGAZIN DE **FERĂRIE, MAŞINI VOPSELE şi ARTICOLE TECHNICE**

MARE DEPOZIT ŞI FURNIZOR DE TOT FELUL DE MATERIALE NAVALE

EN-GROS EN-DETAIL

TELEFON 65/5 — ADRESA TELEGRAFCA: „R O C O“

GALAŢI — STRADA PORTULUI No. 41 — GALAŢI

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ
Filiala Constanța
BIBLIOTECA
Nr. C1

ROMANIA MARITIMĂ ŞI FLUVIALĂ

REVISTA **LIGEI NAVALE ROMANE** PENTRU PROPAGANDA,
ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Anul II, No. 5 **Mai 1933**

Cuprinde articole, informatii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţia maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

† JEAN BART
(EUGENIU BOTEZ)

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M. COGĂLNICEANU

CUPRINSUL:

Ziua Apei . . . . . .
Pentru ziua apei . . . . . Emanoil Bucuța
Marea . . . . . C. Boerescu
Dunărea și Marea Neagră în folclorul românesc . A. D. Culea
Dunărea . . . . . *† Jean Barf*
Rolul marinei comerciale în în economia Națională . . . . . Alex. Marius Gheorghiu
Din enciclopedia mării . . . . . Amiral C. Bucholtzer
Zborul pe de=asupra apelor... . . Ing. George Vasiliu=Belmont
Educația profesională pe Navele Școală Cpt. C=dor E. Oprișan
Vâslirea . . . . . Dr. Eugen T. Petrescu
Cercetașii pe drumuri de apă . . . . . Alexandru Daia
Prevenirea înecului . . . . . Dr. Eugen T. Petrescu
Motoare de barcă peste bord . . . . Ing. N. Iliescu Brânceni
O propunere iubitorilor de apă . . . Ing. N. Iliescu Brânceni
O barcă simplă . . . . . Dr. Ing. Vladimir Mendl
Literatură — *La moartea lui † Jean Barf* . . . . . Spring
Literatură — *Când voi fi dus pe mare* . . . . . Ion Plutașu
Ea . . . . . Moș Delamare
Cu undița . . . . . Ioan Al. Brătescu=Voinești

Cronica: *Operațiuni navale la gurile Dunării, în timpul răz=boiului Crimeiei; Explorarea fundului mărilor; Un caz rar; Undele scurte și exploziile.*

Pe marginea cărților: *„Europolis“ de † Jean Barf.*

Informații; Noutăți; Jocuri.

Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moș Delamare)
Secretarul „ Lt. MIRCEA THEOHARI
Administratorul Revistei: Comandor G MUNTEANU.

Prețul abonamentelor pe un an:

Pentru instituții, intreprinderi, agenții	**Lei 800**
Pentru școli, căzărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari inferiori de porturi și pescării	**„ 150**

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizației, primesc de drept revista, în comptul cotizației anuale de 280 lei.

La cel puțin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.
Pentru străinătate prețul dublu.

Redacția și Administrația: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)
Telefon 367/98
BUCUREȘTI

HOTEL UNION

Propr. I. C. STOIAN

STR. ARISTIDE BRIAND No. 6

(fostă Regală)

SITUAT IN PLIN CENTRU AL CAPITALEI

ELEGANŢA, CONFORT, LUX.
CALORIFER, ASCENSOR, BAI, TELEFON

Apă caldă şi rece la toate etajele

CONSTRUCŢIE NOUĂ IN MODELUL PALACE-URILOR STRĂINE

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

„POMPIER"

CEL MAI BUN APARAT DE STINS INCENDII

Unicul Birou de vânzare

BUCUREŞTI

Str. Carol I No. 24—Telef. 3.2401

MARELE

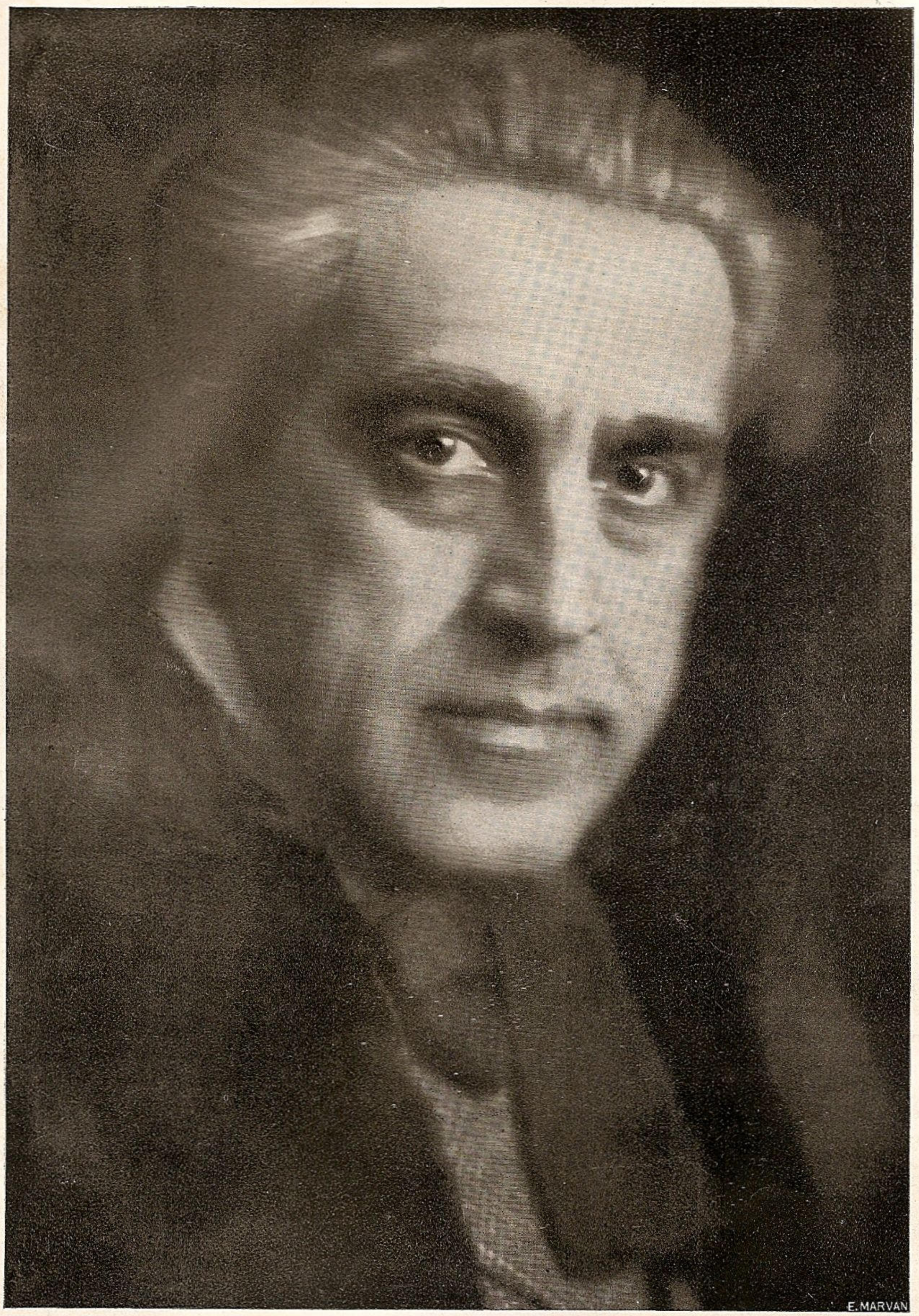
HOTEL STĂNESCU

STR. ARISTIDE BRIAND, 5 (fostă Regală)

Construcţie nouă, Amenajare modernă, Calorifer, Ascensor, Băi, Telefon, Apă caldă şi rece la toate etajele.

Situat în cel mai central loc al Capitalei.

SERVICIUL PROMPT ŞI OCCIDENTAL



† JEAN BART (EUGENIU BOTEZ)

L'AM PIERDUT PE JEAN BART!

Orice societate organizată își reazămă structura pe doi stâlpi : *președintele* și *secretarul* expresiunea ideologiei asociației. Pulsațiile înfăptuirei acelei ideologii sunt regulate de inima organismului :*secretarul.*

Unul din stâlpii Ligei Navale Române s'a prăbușit; inima ei a încetat de a mai bate; secretarul ei, Jean Bart s'a stins ! Timonierul ei a căzut la datorie ! Duminecă 14 Mai familia, prietenii, camarazii, cunoscuții, admiratorii l'au însoțit până la marginea ultimului port pământesc, — mormântul. Azurul cerului însuși, — reflex al mării îndepărtate, se încinse cu zăbranic negru de jur împrejur, se întunecă din ce în ce, ca în clipele scoborârei sicriului, picături de ploae să-i stropească țărâna.

*

Cine a fost Jean Bart și ce a fost pentru Liga Navală, o știm cu toții. De decenii îl frământa îl urmărea, îl obseda ideia de a aduna într'un mănuchi pe toți cei care vrăjiți de apă și-au închinat viața ei, ca la acest mănuchi ca sâmburele să se alipească toți cei care sunt legați de apă, o cunosc, o apreciază, îi înțeleg valoarea și se lovesc sau se loviră de nenumărate piedici.

„Numai printr'o Ligă navală, — spunea el, — printr'o propagandă care s'a găsit necesară și aiurea, cu atât mai mult la noi, întreaga suflare românească va fi pregătită să înțeleagă rostul și rolul apei în propășirea neamului".

Dacă Liga Navală Română s'a putut înfăptui, dacă a putut să trăiască și să propășească, dacă sâmburele a încolțit și a rodit, — apoi numai lui Jean Bart se datorește. El a fost *„sâmburele sâmburelui"* ; el a fost ceiace este nucleul într'un atom, puterea care ține în juru-i vibrătorii electroni ; el a fost ceiace este scânteia Dumnezeiască dintr'un grăunte. Numai de dragul lui, atrași sau convinși de entusiasmul lui, toți cei risipiți, dar cu aceleași doruri în suflet, s'au raliat steagului fluturat de el, flamurei Ligei Navale.

Ar fi de prisos, — au făcut-o atâția alții înainte, — a înșira nenumăratele drumuri trasate ,explorate apoi de el pe oceanul vieții românești. Alegerea și tragerea drumurilor dovedea sufletul lui de elită : nu erau drumuri bătute, ci unele noi, îndrăznețe, pline de primejdii pentru pionieri, pentru columbii moderni.

Pe *marea Carierii* a fost primul care i-a cântat farmecul și zbuciumul; primul care ne-a deschis ochii că marinăria nu este numai manevre și navigație ; primul care a atras atenția și a luptat pentru o cât mai strânsă legătură cu cei dela uscat.

Ceiace propovăduia acum patruzeci de ani și era considerat nu numai utopie, dar trădare față de armă, — războiul a confirmat și frăția apă-uscat azi e fapt împlinit.

Pe *marea Porturilor* a fost primul care a trasat drumul umanității și al dreptății, sfărâmând stâncile speculei, răutății, vițiului și ciocnirilor dintre clasele sociale.

Pe *marea Milei* a aprins farurile milei creștine de educare sufletească a celor învinși, oropsiți, cari cu pânzele sfâșiate, cârma sfărâmată, rătăceau sau ar fi rătăcit ca niște derilicte, primejduind navigația.

Pe *marea Literilor* fu cel dintâi care prin nuvele, romane, articole de reviste ori ziar, conferințe, broșuri, cărți făcu cunoscută și îndrăgită apa, zugrăvi viața celor ce trăesc lângă ea, din ea, prin ea si pentru ea.

Trebue să ne oprim : sunt prea multe mări, în care el ne-a deschis orizonturi noi.

Iar la înmormântarea lui și cerul a luat parte la durerea tuturor. Când preotul prohodea, albastru cerului, imaginea mării iubite, a început să se cernească pe margini, apoi să se întunece din ce în ce mai mult, ca în clipele scoborârei sicriului în mormânt picături cerești să se îmbine cu cele ce picurau pe obrajii celor de față : plângea și cerul !

*

Noi cei rămași să-i urmăm drumurile trasate de el, să ne întrebăm : se va reclădi stâlpul năruit ?

Temeliile lui, în betonul în care Jean Bart a frământat ce avea el mai de preț : bunătate, inteligență, cinste, caracter, suflet, cunoștințe, entusiasm, dragoste de mare, țară și omenire, — sunt durate pe vecie.

Avem deci datoria sfântă ca în jurul stâlpului rămas să strângem și mai mult rândurile, ca Liga Navală Română, opera lui, să-și atingă cât mai curând țelurile !

Cu pioasa lui amintire'n suflet, să-i împlinim visurile.

LIGA NAVALA ROMANA

ZIUA APEI

Ministerul Instrucţiunei, Cultelor şi Artelor a instituit o *zi a apelor* care anul acesta va avea loc la 25 Iunie.

Dăm mai jos decizia ministerială prin care se institue această zi şi apelul lansat de ministerul instrucţiunii :

DECIZIUNE

Noi, Ministru, Secretar de Stat la Departamentul Instrucţiei, Cultelor şi Artelor,

Având în vedere referatul d-lui Director al Educaţiei Poporului şi după propunerea Ligii Navale Române.

DECIDEM :

Art. 1. — Se instituie o *zi a apelor* în una din Duminicile din a doua jumătate a lunei Iunie, pentru toate şcolile din vecinătatea apelor, şi cu concursul Asociaţiilor culturale şi sportive aderente la această iniţiativă.

Programul zilei se compune din :

Excursiuni, concursuri de înot şi canotaj.

Lecţii speciale, şezători, conferinţe publice, cu problemele legate de apele noastre.

Pagini de gazete, expoziţii, proecţii şi desfaceri de cărţi din literatura apelor. Colecte pentru operile Ligii Navale.

Art. 2. — Organizarea zilei se face în colaborare cu Liga Navală şi P. A. R. I. D.

Art. 3 şi ultimul. — Domnul Director al Educaţiei Poporului va aduce la îndeplinire dispoziţiile prezentei decizii.

Dată astăzi 24. IV. 923.

Ministru, (ss) *D. GUSTI*

Publicată în M. Of. No. 97 p. 1, din 28 Apr. 933 p. 3087.

APEL PENTRU ZIUA APELOR

Către Asociaţiile culturale şi sportive
Către Corpul didactic primar şi secundar.

Dela venirea mea în fruntea acestui minister, mi-am fixat ca puncte de program între altele aceste două :

Să asociez preocupările culturale ale ministerului ce-l conduc, cu toate iniţiativele private ; şi alta, să dau învăţământului o orientare în spiritualitate şi practicismul vieţii locale, păstrând unitatea programelor generale.

Invăţământul popular cum e cel de pe malul apelor, va trebui să pună bază expansiunei noastre economice într'o regiune cu infinite izvoare de viaţă neexploatate, să desvolte virtuţile marinăreşti oprite secular de fatalităţi istorice, să cultive bucuria de viaţă în popor prin sănătatea ce o dau sporturile de apă. Deaceia ne gândim să aşezăm înotul între exerciţiile fizice cu caracter de obligativitate programatică, măcar acolo unde apa este în vecinătate, aşa cum e în Germania şi Franţa.

Apelez la înţelegerea Dvs. a problemelor ce ne preocupă pe toţi, să rezervaţi o oră săptămânală de înot orientându-vă după broşura Locot. Epureanu „Metoda înotului", editată de Liga Navală şi recomandată de Minister, cu păstrarea higienei şi organizarea salvărei ce se va comunica pe cale de publicitate de către Serviciul Educaţiei Fizice al Ministerului (Direcţia Educaţiei Poporului). Exerciţii de vâslit (canotajul) fac parte din programul sportiv pregătitor pentru viaţa practică. Ele se vor face paralel cu înnotul. Stăruiesc cu toată căldura să puteţi găsi mijloacele ca să înzestraţi şcoala, societăţile locale, comunitatea sătească, cu o barcă de exerciţii la îndemâna tuturor.

Vă rog să organizaţi lecţii libere în natura locală, orientate spre viaţa apelor : cu geografia apelor, flora şi fauna acuatică cunoscute în localitate, viaţa economică a regiunei de apă, lecturi din literatura apelor.

Pentru şcolile secundare recomand lucrarea alcătuită în acest scop de Liga Navală „Cartea Dunării" pe înţelesul tuturor, scrisă de cel mai de seamă scriitor român al vieţii de apă d-l Jean Bart (comandor Eugen Botez) de asemenea recomand cetirea romanului maritim „Marinarii fără teamă" de Rudyard Kipling ales de minister pentru lectura şcolarilor fără deosebire de vârstă. Revista „România maritimă şi fluvială", organul Ligii Navale cuprinde în numărul de pe Maiu pagini la îndemâna şcolarilor şi a tuturor iubitorilor de apă. Alte articole de popularizare bucăţi literare sugestive se vor înfăţişa prin marile cotidiane, prin reviste şi radio.

In lecţiunile speciale despre peşti şi pescuit veţi iniţia cel puţin pescuitul cu undiţa şi numai când e îngăduit prin legi. Administraţia Pescăriilor Statului (P. A. R. I. D.) sprijină cu toată înţelegerea iniţiativa noastră dând permise de pescuit unui număr de învăţători cu şcolarii lor pentru demonstraţii.

Urmând pilda lui Spiru Haret care a iniţiat ziua arborilor cu rezultate educative cunoscute de dvs., am instituit o *zi a apelor* în cursul lunei Iunie (anul acesta va fi la 25 Iunie, Duminică) în colaborare cu Liga Navală, P. A. R. I. D. Societăţile sportive şi culturale aderente la această iniţiativă.

Va fi o zi de excursii, demonstraţii la ape, de concursuri locale, de înnot şi vâslit (canotaj).

Indrept apelul meu călduros către Corpul didactic, către Comandanţii cercetăşimii, către Asociaţiile culturale şi sportive ca să dea acestor întreceri locale o cât mai largă participare a tineretului oraşelor şi satelor de pe marginea apelor, şi nu numai de şcolari.

Ministrul Instrucţiei Cultelor şi Artelor (ss) *D. GUSTI*

Directorul Educaţiei Poporului, (ss) *Ap. Culea*

PENTRU ZIUA APEI

Eram de curând pe Dunăre, în mersul grăbit la vale dealungul geamandurilor roşii ale Comisiei Europene. O adiere din baltă ţinea lumea în sălile închise de jos sau pe băncile mai ferite de pe punte. Vaporul îşi făcea drumul parcă fără nimeni, spre un port de basm. Apele arătau părăsite şi străine.

Atunci, nu ştiu la ce cuvânt, deodată toată încărcătura de oameni a ieşit de prin adăposturi şi năvălit înainte, veselă şi zgomotoasă. Femeile şi-au deslegat fularurile dela gât şi bărbaţii şi-au scos şi şi-au vânturat pălăriile. Chiar bufetarul nostru a luat un şervet al unui chelner şi l-a scuturat peste capete. Trecea „Ardealul", noul nostru vas, în cursă spre Galaţi. Şi multă vreme oamenii au rămas afară urmărind făptura măreaţă a acestui sol al marinei româneşti comerciale, purtător peste valuri al pavilionului scump.

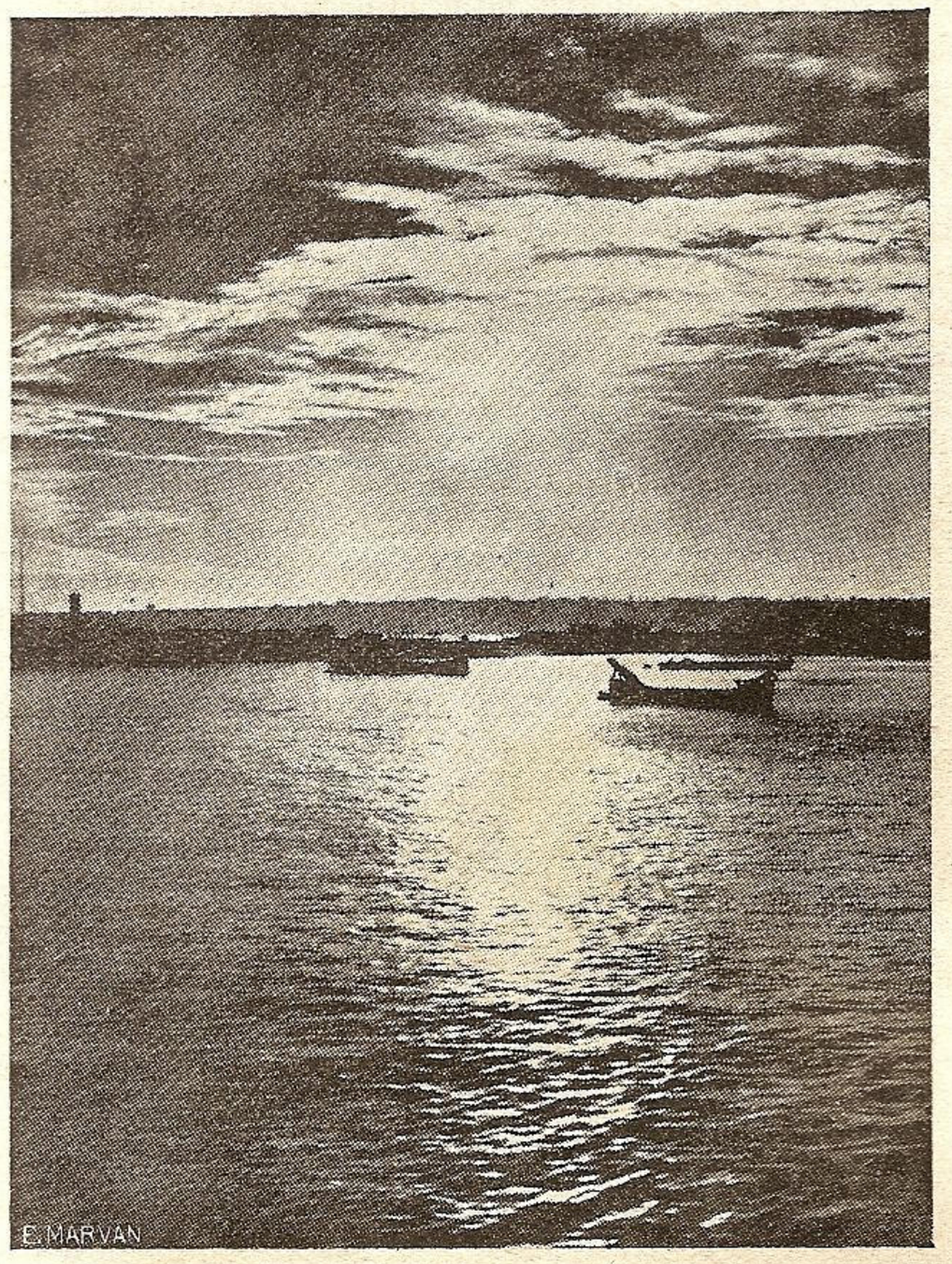
Vorbiserăm până atunci, eu şi un prieten al întâmplării, rezemaţi aproape de coş, ca să nu simţim răcoarea, despre trebuinţa unei acţiuni chibzuite şi puternice pentru deşteptarea în Român a omului de apă. El nu credea destul, nu atât că un popor nu poate câştiga printr'o îndelungată educaţie orice deprindere, dar că ne-ar trebui tocmai nouă, atât de legaţi şi plămădiţi de uscat în toate vremurile, o plecare argonaută pe Mare după altă blană de aur. Eu îi spusesem de ziua apei şi de concentrarea asupra ei a silinţelor atât ale societăţilor, fie sportive, fie de propagandă, ca Liga Navală, cât şi ale Statului, pentruca toată lumea dela noi, şi maicuseamă tineretul, să descopere acest nou orizont, cel mai larg al vieţii noastre naţionale, care ne aşteaptă.

După ce „Ardealul" a trecut, cu sugestia lui de larg şi de biruinţă, prietenul mi-a întins mâna, cu ochii plini de o strălucire ciudată. Imi dădea întâlnire în ziua apei din anul acesta la o întrecere de bărci între Oltenita şi Turtucaia. Marea şi Dunărea românească îşi mai făcuseră un credincios.

EMANOIL BUCUŢA

MAREA

Intindere de apă ce pare nesfârşită, sub bolta albăstrue a cerului, cu care se îmbină la orizont, răscolită adesea de furia vântului, sau lucie ca o oglindă, or încreţită



de un vânt uşor, dar întotdeauna izvor de sănătate fizică, morală şi intelectuală, asta e marea. Nu e vorba de marea văzută de pe somptuoasele vapoare de călători, uriaşe hotele plutitoare pe care se găseşte tot confortul, frivolitatea şi agitaţia din hotelele terestre, ci de marea în ea însăşi. Marea care dă marinarului deprinderea cu intemperiile, tăria de caracter şi rezistenţa la lupta cu furtunile, or marea calmă, cu luciul argintat de lună, care inspiră pe poeţi, or marea trăită într'o scoică cu pânze sburând pe valuri culcată pe o coastă, marea lui Alain Gerbault, asta e marea adevărată. Să respiri aerul curat, fără praf şi microbi, să nu vezi de cât cer şi apă, să n'auzi nici telefon, nici radio, nici zgomotul oraşului, să nu zăreşti nici cinema, nici automobile, nici parveniţi, nici păpuşi zugrăvite, ci numai natura sinceră în toată măreţia ei, asta e marea care atrage şi pe care n'o uiţi niciodată. Ce pictor poate reda un răsărit sau apus de soare în plină mare, unde nu se vede nici o zare de pământ, nici o urmă de viaţă afară de mângâerea vântului şi jocurile marsuinilor or un răsărit de lună, care se ridică maestoasă „ca o frunte de poet"? Cine n'a iubit marea? Doar acei care n'au văzut-o niciodată.

Colonii şcolare, mii de copii din care mulţi plăpânzi, slabi şi anemici, cu picioare debile care se'ndoaie sub povara corpului sau cu pieptul diformat de greutatea capului, copii limfatici, rachitici, scrofuloşi, îşi găsesc sănătatea la marginea mării, pe plaja de nisip curat, mereu spălat de mare, sub razele binefăcătoare ale soarelui, sfântul soare care nu face deosebire între bogat şi sărac şi-i încălzeşte pe toţi deopotrivă. Câtă viaţă nu e în această mare, care pare moartă când e liniştită. Viaţa pe pământ din mare a început, protoplasma în mare s'a format şi primele organizme din mare au eşit. Câte miliarde de fiinţe terestre nu se hrănesc cu produsele mării şi câte vietăţi nu trăesc în mare. Priviţi odată fundul mări la o adâncime potrivită, când marea e liniştită şi soarele străbate în adânc, veţi vedea o viaţă pe care nu v'o închipuiţi.

Marea e odihna intelectului nostru şi tot marea ne îmbogăţeşte intelectul. Studiile cele mai interesante asupra faunei mărilor şi oceanelor au fost făcute în lungile călătorii întreprinse de Charles Darwin, autorul „Originei Speciilor şi Descendenţei Omului" şi de Ernest Haeckel care a scris „Istoria Creaţiunii Naturale".

Marea nu e numai izvor de viaţă dar şi de energie. Energia valurilor va fi utilizată în curând pe o scară întinsă. Incercările făcute până acum au dat bune rezultate, fie folosind puterea valurilor pentru a 'nvârti mari turbine hidraulice, fie utilizând oscilaţia lor pentru a ridica corpuri plutitoare care căzând, dau energie.

Marea stăpâneşte uscatul. Geniul unui marinar genovez, Christofor Columb, a dat lui Filip al doilea, regele Spanii, putinţa de a zice că soarele nu apune niciodată în ţările ce aparţineau coroanei sale. Imperiul britanic, cu metropola şi dominioanele sale, Canada, Sud-Africa, Australia şi India este rezultatul cuceririlor maritime ale englezilor. Acest popor de marinari tenaci, rezistenţi, taciturni şi răbdători, purtând din naştere afară de aceste calităţi şi mândria rasei lor, posedă în cel mai înalt grad spiritul de sacrificiu. Amiralul Beatty n'a ezitat un moment să atace cu o escadră de crucişetoare întreaga flotă germană la Jutland, să răzbune ofensa adusă pavilionului englez de Emden şi să restabilească hegemonia Angliei asupra mărilor. Coloana şi statuia lui Nelson din piaţa Trafalgar, London, arată posterităţii că învingătorii pe mare stăpânesc uscatul. Japonezii, marinari cu aceleaşi calităţi ca şi englezii, dispun astăzi de Extremul Orient pentrucă stăpânesc marea.

Marea a inspirat pe poeţii şi scriitorii-marinari ca Pierre Loti, Claude Farrère şi simpaticul Jean Bart, fără a mai vorbi de operile marilor descoperitori ca Magellan, Cook, Vasco de Gama, etc. Nemuritorul Eminescu a cântat marea de şi n'a fost marinar, dar geniul are intuiţia lucrurilor. Ultima lui dorinţă a fost să moară la marginea mării. „Mai am un singur dor, la marginea mării să mă lăsaţi să mor".

Marea înfrăţeşte pe oameni. Marinarii adeseaori îşi pun viaţa în primejdie ca să salveze viaţa altora. Orcare comandant auzind semnalul S. O. S. al unui vapor ameninţat de naufragiu sau incendiu, se îndreaptă spre locul sinistrului şi echipajul înfruntă cu bărcile marea, chiar demontată, ca să scape viaţa călătorilor şi a echipajului în pericol, fără să-i întrebe prealabil de ce naţiune sunt.

Dar trebue să fi trăit pe mare ca s'o cunoşti, s'o iubeşti şi s'o regreţi când nu mai eşti de cât un fost marinar.

C. BOERESCU

Dunărea şi Marea Neagră în folclorul românesc

de AP. D. CULEA

O cultură populară manifestată spiritual (în folclor) şi material (etnograficeşte) ca să se producă undeva, va fi trebuit poporului o veche şi neîntreruptă aşezare pe un acelaş teritoriu.

Materialul folcloristic şi etnografic este un document de viaţă, ca şi cel istoric, pe care adesea îl complectează şi-l suplineşte chiar.

Şcoala modernă de cercetări comparative a ridicat multe neguri de pe valea Dunării şi pragurile mării. Unii istorici, lipsiţi de suficiente documente scrise şi ignorând intuiţia etnografică, au dedus că Românii, în epoca năvălirilor, s'au refugiat în munţi.

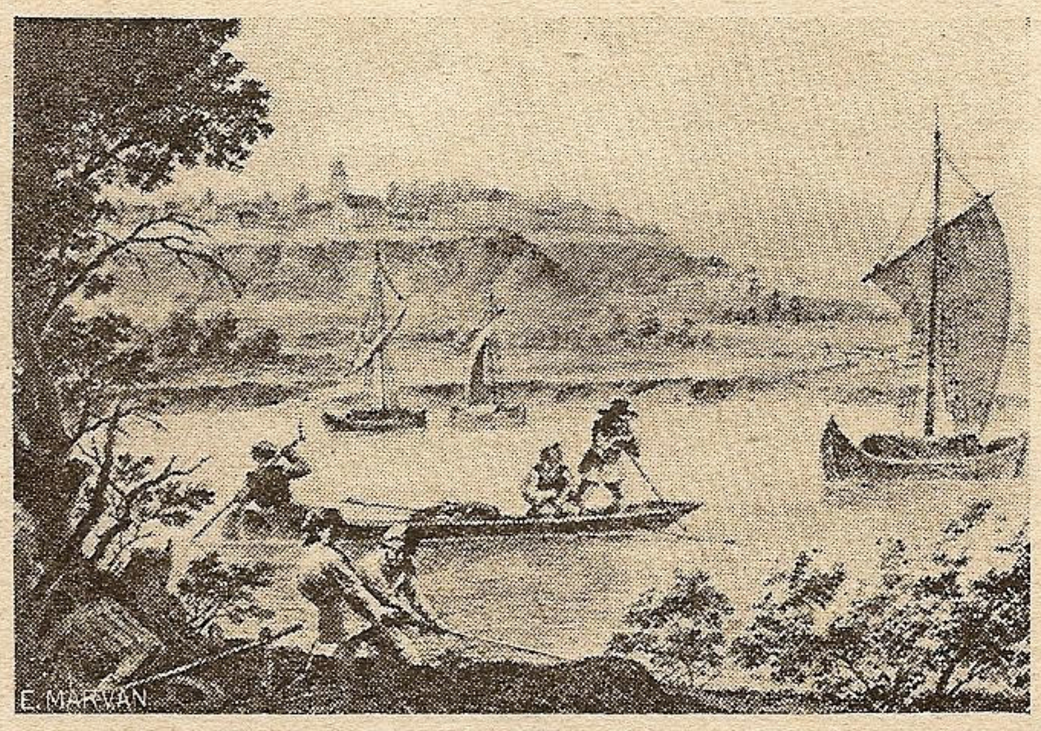
Un spirit deductiv ca Xenopol, a căzut şi el victimă acestei rătăciri, când afirmă: „Strămutarea poporului dela câmp la munte schimbă şi condiţiile traiului său, reîntorcându-l îndărăt dela viaţa agricolă, la una, ca şi nomadă" [1]).

Ceeace etnograficeşte este fals; căci o profesie nu se schimbă în massă aşa de uşor dela o generaţie la alta şi nici în două, ca s'o reia apoi.

Să căutăm acum reflexul istoric al populaţiei româneşti dealungul Dunării până la mare, în tradiţiile sale, atâtea câte s'au putut culege până azi. Vom începe dela cele mai vechi straturi, aş zice, geologiceşte, din era primară a sufletului naţional în formaţie unde găsim *colindele* şi *baladele*.

Intr'un colind dunărean de flăcău, calul se tângue:

Stăpâne, stăpâne...
De vândut mă-i vinde
Dar adu-ţi aminte
Când noi ne băteam
Cu Turcii, cu Francii [1])
Turcii pe uscat
Francii 'n prund de mare.
Turcii ne bătuse



Galaţii în secolul XVI-lea.

[1]) Al. Xenopol: Istoria Românilor, vol. II, p. 9, 17, 21, 30, 33, 34.

[1]) Francii e numirea generică ce o dădeau Românii corăbierilor streini ce veneau în porturile noastre.

Frâncii ne 'nfrânsese
In mare se băgase
Toţi caii înecase ;
Doar eu am scăpat
Că mi-am înotat
Marea 'n lung şi 'n lat...

In alt colind : „Colo cam pe lângă mare, mare pulbere se 'nalţă". Ce este oare ? O ceată de boeri în frunte cu un voinic călare zoresc spre o cetate în malul mării bătută de „Turcii de pe uscat şi Frâncii de pe Marea Neagră". De pe zid, strigă o fată. Voinicul se repede, „Cu paloşu, zidu-mi tăia, cu suliţi turnuri surpa".

Din mare (în alt colind) se aude un glas : „Cine 'n lume s'ar afla să sară 'n mare cu o floare, să iasă 'n vad cu un brad...". Cutare flăcău se aruncă şi împlineşte voia mării.

Maria stă cu iubitul ei Voinea la umbra unui copac pe un prunduleţ de mare, sub soare răsare...

Brâu verde împleteşte
Pe mare priveşte
Departe-mi zăreşte
O corăbioară
Mică, sprinteioară,
Neagră şi smolită
De valuri bătută
De maluri trântită...

Le port d'Ibraïla en Valachie, d'après M. M. Bouquet.

Portul Brăila în anul 1840.

In ea Grecii aduc marfă „fir şi ibrişin, postav de cel bun". Strigă la Voinea „să ne vămuiască".

Intr'un colind de preot e vorba de o „dalbă mânăstire 'n prunduleţ de Mare Neagră"; iar în altele de bisericuţa din ostroave — reminiscenţe istorice din aşezările româneşti pe insulele şi grindurile bălţilor Dunării, ale căror urme se văd şi azi.

Sfântul Neculae, protectorul corăbierilor. al negustorilor de pe ape şi al pescarilor, este des pomenit în colinde şi legende în această misiune divină. Pescarii noştri îi poartă icoana în colibe şi în luntri. La ziua lui, Turtucăenii şi alţi pescari fac praznic mare, aducând la biserică crap fript pe tavă, din care apoi gustă cu toţii. Chiar Brâncoveanu în vechea baladă populară (nu cea făurită de Alecsandri) trecând Dunărea spre Constantinopol în ziua Sf. Niculae, îndeplineşte acest ritual. Un colind de Sfântul Niculae sună astfel :

Pe boaz de mare
Nouă corăbioare :
Nouă creştineşti
Nouă păgâneşti.
Pe cele creştineşti
El le-a vămuit
Şi le-a slobozit...
Cele păgâneşti
Vamă le-a luat
Vamă fără seamă...

Barem colindele de pescar păstrează şi mai multe ecouri istorice ale străvechei profesii româneşti în părţile apelor. Este vorba într'unele de vechi superstiţii, făpturi mitologice dispărute azi din credinţele populare ; apoi practice şi terminologii pescăreşti ce abia îşi mai păstrează ecoul.

Nevodarii prind un pui de iudiţă pe care-l bat să spue cât peşte este în apă. Vine mama lui furioasă :

Chiar pe mare, cam sub zare
Dincotro soare răsare
Iacă vine iuda mare
Tot strigând şi bărătând
Şi din coadă flăcărând....

Cântecul eroic dunărean de veche formaţie — balada — păstrează ecouri istorice din regimul abuziv şi parazitar al Turcului, şi acest ciclu al isprăvilor este tot aşa de bogat ca cel de subt munte.

Viaţa în pragul apelor a fost mai frământată, mai plină de conflicte cari să dee naştere cântecului de uşurare. Eroii celor mai multe balade sunt nişte răsvrătiţi împotriva Turcului, stăpânul puterilor. Ei cunosc Dunărea în lung şi lat dela Dii (vechea numire a Vidinului) la Selina ; şi-s Brăileni, Dristoreni (Silistrenii de azi), Gălăţeni.

Balada Brâncoveanului începe aşa :

Verde-verde-a bobului
Prin mijlocul Dunării
Mi-e un caic negru smolit
Cu catargul zugrăvit..

In el, vin dela „Ţaligrad ienicerii lui pasa cu aga Mustafa" să ridice pe Brâncoveanul...

In cântecul lui *Calofirescu :*

In cetatea Giurgiului
In dreptul Rusciucului
Mihai Vodă la masă sta
Şi bea şi se veselea....

Necola Neculcea se plimbă

Pe boaz de mare
La apus de soare
Necola Neculcea
Din oraş din Tulcea...
Din vâsle vâslind
Cârma cârmuind....

Iubita lui îi cere plimbări pe mare şi el îi împlineşte dorinţa...

Tudor Dobrogeanu trăia

Pe decindea Dunării
La ăl sat mare sârbesc
Jumătate românesc
A treia parte turcesc...

Gruia lui Novac pleacă călare spre Ţarigrad

Care Turc cum îl vedea
Tot în Dunăre sărea...

Dar Turcii totuşi îl prind şi-l închid

In ostrovul Dunării
Unde-s ţin Turcii robii...

Gruia fuge de acolo înnotând...

Vâlcan este un pirat care a îngrozit paşii şi ienicerii Dunării

El înnoată ca un peşte
Şi ca plutele pluteşte
De stă omul şi-l priveşte
Şade 'n loc şi se crucişte...

Prins, e aruncat în Dunăre. Strigă un Turc :

Dunărea l-a hărănit
Dunărea l-a 'mbogăţit
Dunărea să şi-l primească
Dunărea să-l chistosească...

Dar Vâlcan, deşi legat cu un bolovan, înnoată greu şi iese la mal...

De *Chira Chiralina,* frumoasa cârciumăreasă, prinse dragoste un „harap" cu mulţi „galbeni venetici" (veneţieni), căci harapul era marinar pe un galion=corabie veneţiană.

In vadul Brăilei
In scursul Dunării
Printre caicele
Mai în jos de schele,
Colo se descarcă
Dincolo se încarcă
Şapte galioane
Şapte opt sandele...

Arapul fuge cu Chira pe caic şi pornesc. Fraţii Chirei află şi

In luntre se suiau
Pe Dunăre porneau
Caicul îl ajungeau
In Dunăre săreau
In coate 'notând
Buzdugane purtând
De caic s'apucau
Şi în el s'aruncau...

Ucid harapii şi desrobesc pe Chira.

Antofiţă al lui Vioară pescueşte în lacul Vidrosul. Somnii răstoarnă luntrile, bat cu cozile. Antofiţă e lovi în ochi şi orbeşte. Moş Vioară îşi duce feciorul la mânăstire.

Ilinca Şandrului se duce la Dunăre să aducă apă. Vede

Un caic împoleit
Cu postav verde 'nvălit...

Turcii coboară şi o prind ca s'o ducă plocon paşii. Dar Ilinca se smuncişte şi se aruncă în Dunăre strigând :

De cât roabă Turcilor
Mai bin' masă broaştelor
Şi mâncare peştilor...

Maica bătrână colindă malul dunărean întrebând

Dunăre, Dunăre
Drum făr' de pulbere,
Apă cu talaz
Şi fără răgaz,
De-ai fi vorbitoare
Şi 'ndatoritoare...

te-aş ruga să-mi spui de mi-ai văzut feciorul. Dunărea o trimite

La malul mării
In marginea ţării...

Intr'o variantă, bătrâna încheie cu un blestem :

Dunăre, Dunăre
Drum făr' de pulbere
Drum făr' de făgaş
Ce trupşor mâncaşi !

In alte cântece mai noui se arată procedura furtului de cai : „Pe negură şi pe ceaţă se fură de dimineaţă"

Şi iar verde şi-o lalea
Lată, lată-i Dunărea,
Şi-a trecut neica prin ea
Cu trei cai alăturea...

Ori a trecut voinicul dincolo la Hârşova (la Cladova) la Maria văduva în zori de zi...

A plecat c'o şaică veche
Şi c'o floare la ureche
Şi-mi vine c'o şaică nouă
Şi cu flori la amândouă...

Ciobanii călători întreabă (în cântec) păsările de pe sus dacă pe Dunăre e pod şi dacă bălţile au înverzit şi ce fac oile la iernat

In prundul mărilor
Pe ţărmuri de mare
Colo 'ndepărtare...

Experienţa vieţii de apă a Românului se poate urmări şi în sumedenia de zicători populare. Răsfoind colecţiile lui Zanne de proverbe (10 volume) am avut răbdarea să reţin un număr din ele :

Apa e plină de talazuri şi lumea de necazuri. Apa tulbure e bucuria pescarilor. Peste nouă ţări şi nouă mări. Făgădueşte marea cu sarea. Mărgăritarul stă în fundul mării şi mortăciunea pluteşte pe deasupra apei. Nu încerca marea cu degetul, nici apa fiartă cu

Stânca dela Hârşova.

băţul. Cu răbdarea treci marea. Ce ţi s'au înecat corăbiile? Când eşti în luciul mării şi tună, anevoe să scapi de furtună. Mulţi ca nisipul mării. Toate apele în mare se varsă şi marea tot nu se umple. S'a mâniat Dunărea. Lasă-l c'o să-l trec Dunărea. Nu-l speli nici cu Dunărea toată, etc.

Tot astfel din jocul spiritual al ghicitorilor, eri distracţia adulţilor dela şezători. Foarte multe jocuri de imaginaţie despre : corăbii, apoi cu ape, peşti, raci, scoici, sălcii, luntre, mare, unelte de pescuit iarăşi multe, etc.

Atâtea basme cu pescari năsdrăvani, cu Feţi frumoşi călători pe ape — bogate elemente acuatice de cosmogonie populară — fac dovada unui îndelung şi viu contact cu apa, căci... de n'ar fi nu s'ar povesti, nu s'ar fi amestecat atâtea plăsmuiri în sufletul românesc.

Punem în mâna copiilor noştri cărţi de mitologie greco-romană, ne minunăm de sclipirea fanteziei mediteraniene de pe valuri, dar ignorăm mitologia noastră de apă.

Avem şi noi tritonii noştri, naiade, nereide, sirene şi ce alte zâne vor fi populat marea de azur a vechei Elade.

Ştima apei este o femeie jumătate peşte. Iese din apă şi strigă noaptea cui i-a venit rândul să se înnece.

Dulf de mare, sau *duh de mare* (Neagră) vine dela mare, se întrupează ca să caute mere de aur.

Apa Sâmbetei e la capătul lumii, înconjoară pământul. In ea se varsă apele şi mările. Acolo e rece şi întuneric. Cui îi doreşti răul, îl trimeţi „pe apa Sâmbetei".

Iuda sau *iudiţa* este o lighioană de apă. Când e tulburată de pescari, flăcărează din gură şi scapără din coadă. Ştiind tainele apelor, poate ajuta sau primejdui pescuitul.

Faraoanele = femeile peşti, dela brâu în jos sunt peşti; bărbaţii lor, asemenea, sunt faraoni. Trăesc în mare. Când e cald, ies pe prundiş să se joace cu mărgăritare şi scoicuţe frumoase. Femeile peşti cântă minunat ; dela ele învăţăm toate cântecele. Dar mai minunat cântă noaptea. Corăbierii de strajă, cari le ascultă, adorm de aşa cântare fermecată şi cad în mare. Iată o vagă asemănare cu sirenele lui Ulise elenul!

Sorbul apelor este o jivină de apă cu pântec de uriaş. Soarbe apele şi înnecă pe cei de pe maluri când se înfurie.

Valurile sunt stârnite de un peşte mare. Când vede pe dracul că se scaldă, îl goneşte. Din lupta peştelui uriaş cu dracul nasc valurile...

Vechimea noastră lângă ape a dat limbii peste 2000 de cuvinte în legătură cu profesia pescuitului : numiri de peşti, unelte, atribute şi acţiuni de ale acestora.

Tot atât cât tezaurul spiritual popular — folclorul — etnografia Românului dunărean, învederează o veche adaptare la această profesiune. Ca la 100 de unelte (unele de origină paleo-slavă, altele de origină romană) multe inventate de el, sau modificate după împrejurări. Specializările după categoriile de ape, după unelte, după soiuri de peşte, după sezon, mulţimea de cunoştinţi empirice despre flora şi fauna apelor, au uimit pe oamenii de ştiinţă.

Empirismul marinăresc, cel piscicol, ca şi cel agricol cu toate practicile, trebue strâns, verificat ştiinţificeşte, ca să ştim ce e de păstrat şi desvoltat, cum şi ce nu mai corespunde vremii. Pe această muncă tradiţională, se altoeşte tehnica raţională a profesiilor apei.

AP. D. CULEA

D U N Ă R E A

de † JEAN BART

Trecătorule!... opreşte-ţi paşii când ai ajuns în faţa Dunărei. Ori cât de grăbit vei fi, rămâi pe loc câteva clipe ; meditează şi contemplă în tăcere maestatea străvechei ape — *Fluviul Rege* — pe care lumea antică îl diviniza ca pe o sacră personalitate.

In legendele, în credinţele celor vechi, apa aceasta avea darul de a spăla de păcate. Ca şi apa Gangelui, ca şi apa Nilului, apa de Dunăre se ţinea în case de aur, în tesaur, pe la curţile regale din Orient. Iar strămoşii noştri Daci, de câteori plecau la război se împărtăşeau — după poruncile lui Zamolxis — cu apă din Dunăre şi făceau jurământ să nu se întoarcă până ce nu vor fi biruit pe duşman.

Noi, urmaşii Dacilor, trebue să reînviem *Cultul Dunărei.*

In faţa Dunărei, subjugat de măreţia acestui fenomen al naturei, rămâi pe loc şi te întrebi cu mirare :

De unde vine ? Cum s'a format uriaşa massă lichidă ? Cum poate curge neîntrerupt, de mii de ani, spre mare ? Fără sfârşit ? Fără răgaz ? Ce bogăţii poartă în navele cari plutesc pe tulburele unde ? Ce bogăţii ascunde în noaptea fundului ei ? Ce rol a jucat apa aceasta în istoria omenirei ? Câte neamuri şi seminţii nu s'au perindat pe drumul ei de apă... Unde sunt ? Ce urme au lăsat în lunga scurgere a veacurilor ? Câte cetăţi, oraşe, sate, s'au ridicat şi s'au prăbuşit pe malurile sale ?

„Bătrânul Danuvius era la antici o lume întreagă de bogăţie, de întâmplări, de vitejie, de amor şi poezie. Fluviu despre cari cuceritorii, ca şi diplomaţii, şi-au făcut visuri fericite, pe care el le-a dus pe rând, pe undele sale spre mare" [1]).

Importanţa Dunărei nu are asemănare cu nici a unui alt fluviu din lume : *„Veritable mer en marche vers l'Orient".*

Nicăeri în lume nu s'a desfăşurat mai des şi mai cumplit tragedia războiului ca aci pe malurile Dunărei [2]). De la Fenicieni şi până la noi, în cursul veacurilor, până azi când culorile româneşti flutură pe navele moderne, care încrucişează pe oglinda Dunărei, câte neamuri n'au răsărit şi n'au ajuns pe ţărmurile cari le stăpânim noi azi.

Dar mai mult ca oricare, istoria neamului nostru este un capitol din chiar istoria Dunărei. Nu se află act mai de seamă din viaţa noastră naţională, nu găsim pagină din istoria trecutului nostru în care să nu găsim pomenit numele acestei ape, care ne scaldă ţara, ne-a ocrotit şi ne dă viaţă.

„Clasicul Rege a fluviilor e drumul de *rondă* al României, binefăcătorul ei fizic şi patronul ei moral [3]).

Albia acestui fluviu a fost leagănul neamului nostru.

In totdeauna destinele acestui popor au fost legate de ale Dunărei. Străbunii noştri, în vremuri de demult, marii patrioţi din zilele redeşteptării naţionale, au luptat să apere stăpânirea acestei ape, ţintă pururea ochită de vecinii care ne înconjurau.

„Din moşi, strămoşi, zicea marele Cogălniceanu, există în poporul român instinctul că fără Dunăre România nu poate fi.

„Interesul ce avem pentru Dunăre, zicea un alt pa-

---

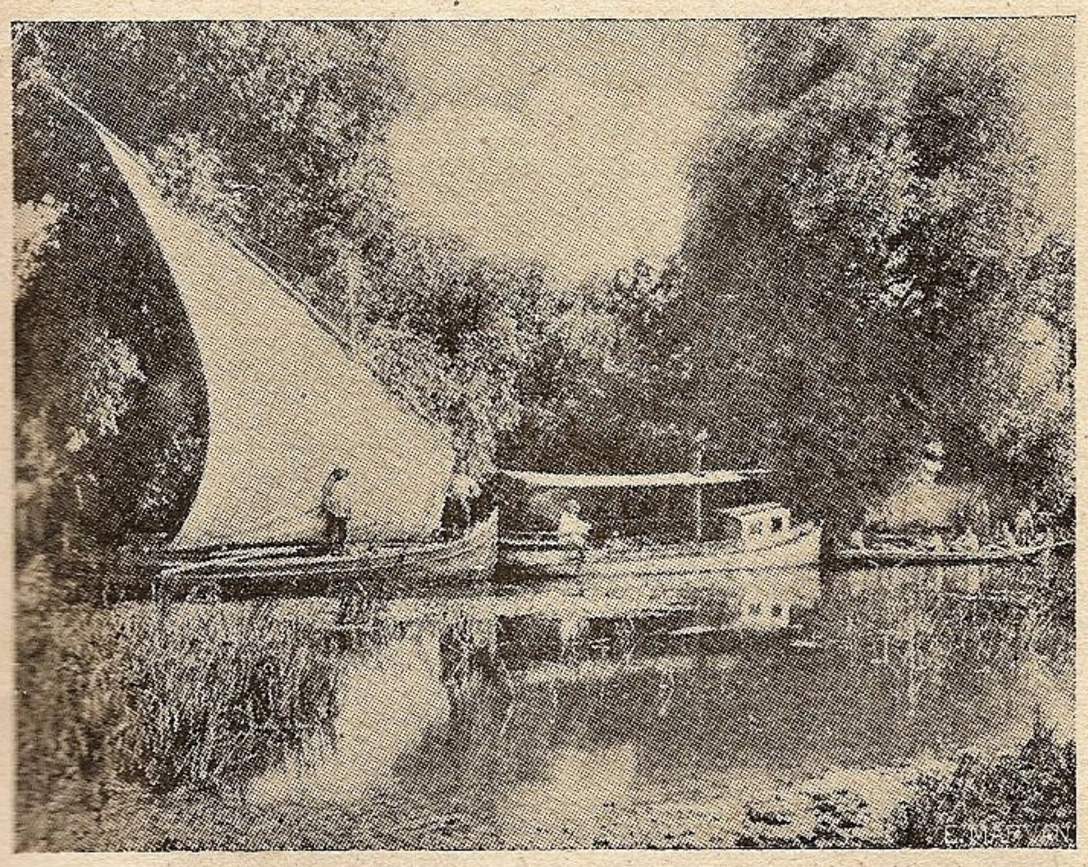
[1]) Calimah.

[2]) Să nu uităm că primul bubuit de tun a răsunat tot pe Dunăre şi în Răsboiul Mondial. — Austria atacând Serbia.

[3]) *Missail.*

triot luptător [1]), este cel mai vechiu, cel mai mare şi mai permanent interes al Românilor. Nu este chestiune care să fie mai importantă pentru această ţară.

„Chestia Dunării o considerăm mai presus decât toate — e o chestiune eternă. Convenţiile, tratatele oricât de rele ar fi, au un termen, un regim al Dunării e din na-



Prin stuful deltei Dunărei.

tura sa fără termen. El va ţine cât va curge Dunărea spre Mare. Această Dunăre pe care am plătit-o îndestul în trecut, căci au fost secole în care ea a dus la mare mai mult sânge românesc decât apă".

[1]) *Alex. Lahovari.*

Legătura veche dintre popor şi apa aceasta, a fost aşa de trainică, în cât până azi ea se păstrează în cântecele populare, în poveştile şi colindele româneşti :

Dunăre, mamă viteză,
De când lumea'mi stă de pază.
Ea mă scaldă, mă'ntăreşte,
Ea mă'ncinge şi mă creşte.

Sufle, treacă vântul rău,
Treacă peste capul meu!
Eu cu Dunărea sunt una
Batem timpul şi furtuna.

V. ALEXANDRI (Poezii populare)

Dar pentrucă Dunărea însăşi este o mare carte a naturei, să ne deprindem a citi direct din ea [1]).

Să mergem în fiecare an la Dunăre, s'o vedem s'o cercetăm la faţa locului, s'o cunoaştem, s'o iubim [2])...

O călătorie pe Dunăre, cu ochii deschişi, învaţă mai mult decât o bibliotecă întreagă. „E om umblat — zice în graiul său poporul — că ştie multe... a bătut drumuri de apă şi de uscat... a umblat peste nouă mări şi nouă ţări".

Să mergem la Dunăre. Să facem o călătorie în tot lungul cursului ei până la Sulina — acolo unde bătrânul *Danubius* îşi pierde şi apa şi numele în mare!

[1]) Inţeleptul Rege Carol I, ca în pelerinaj, pleca în fiecare an la Dunăre şi făcea o călătorie pe apă, dela Severin până la Sulina.

[2]) *Liga Navală Română* propune un nou gen de *colonii şcolare*. Nu pe malurile apei, ci chiar pe apă: *Colonii flotante*.

Pe vase, cu vre-o câţiva profesori, grupuri de elevi vor face călătorii în timp de o lună, dela Porţile de Fier la Sulina. In drum se pot face lecţii vii de geografie, istorie, ştiinţe naturale, sfaturi nautice, băi de apă şi soare... fără uniforme de licieni — pantalonii de bae obligator.

Rolul marinei comerciale în economia Naţională

de ALEX. MARIUS GHEORGHIU

Desvoltarea navigaţiei maritime constitue, mai mult decât aceia a industriilor manufacturiere, faptul economic predominant al secolului trecut. Această desvoltare nu s'ar fi putut efectua atât de repede, dacă n'ar fi fost contimporană cu aceia a căilor ferate, după cum şi acest din urmă mijloc de comunicaţie n'ar fi cunoscut o înflorire atât de impunătoare, dacă technica transporturilor maritime nu i-ar fi deschis câmpuri noui de activitate.

Cu anevoe s'ar putea socoti astăzi tot ceeace datorăm navigaţiei. Suntem aşa de obişnuiţi să cuprindem în trebuinţele noastre produsele cele mai variate ale continentelor îndepărtate, încât uşurinţa cu care ni le procurăm, ieftinătatea lor, care permite chiar gospodăriilor modeste de a se bucura de ele, nu mai uimesc pe nimeni. Abia acum un secol, cea mai mare parte din vase era întrebuinţată numai în transportul articolelor de lux ; astăzi vasele sunt în serviciul tuturor.

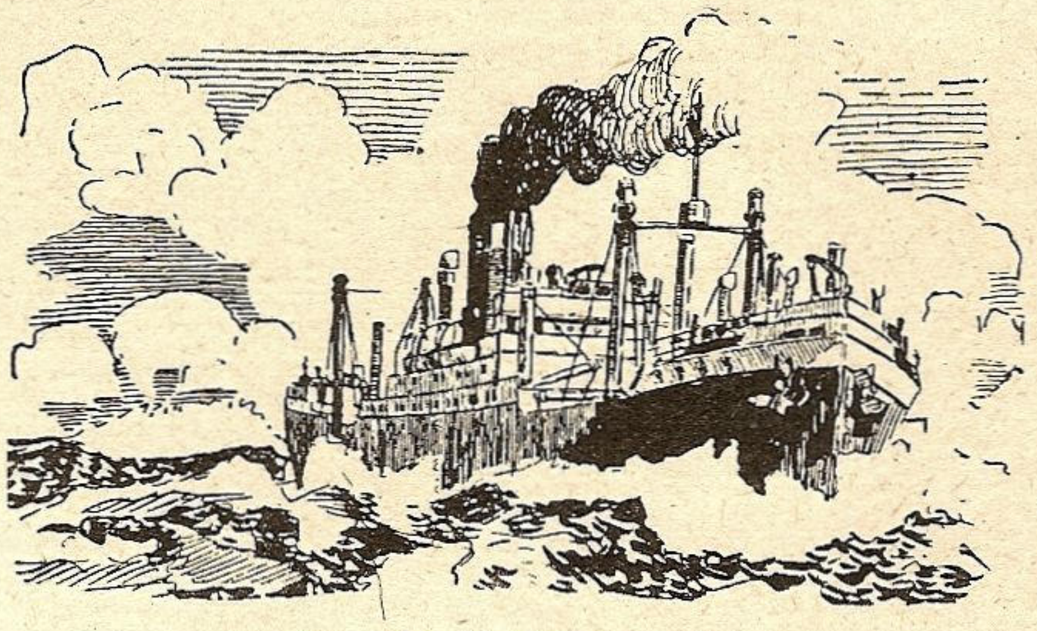
Navigaţia maritimă e considerată ca o industrie, având ca obiect nu un produs, ci o prestaţie de servicii. Cu ajutorul ei o marfă e deplasată dintr'un loc într'altul fără a-i schimba valoarea intrinsecă ; cel mult se modifică câteodată valoarea de schimb, nu însă întotdeauna în sens pozitiv, fiindcă deşi stimulul comerţului care comandă deplasarea, e un câştig, acesta nu e întotdeauna sigur.

Funcţia industrială a navigaţiei e de dată relativ recentă şi a fost determinată de complexitatea schimburilor internaţionale şi de diviziunea muncii.

Dacă cercetăm istoria comerţului vedem că navigaţia a trecut prin trei epoce caracteristice având în fiecare din ele o funcţie diferită.

In prima, de la începutul vieţii economice şi până către finele sec. al 18-lea, navigaţia e un element pasiv, care face parte din ansamblul schimburilor. In această fază transporturile nu constituesc o industrie independentă. Vasul e un mijloc de transport, al cărui cost intră

în socoteala generală a negutătorului, care navigă el însuși, nu pentru a câștiga navlul, ci pentru a beneficia de diferența de preț a mărfurilor transportate de pe o piață pe alta.



Cargobot olandez în mers.

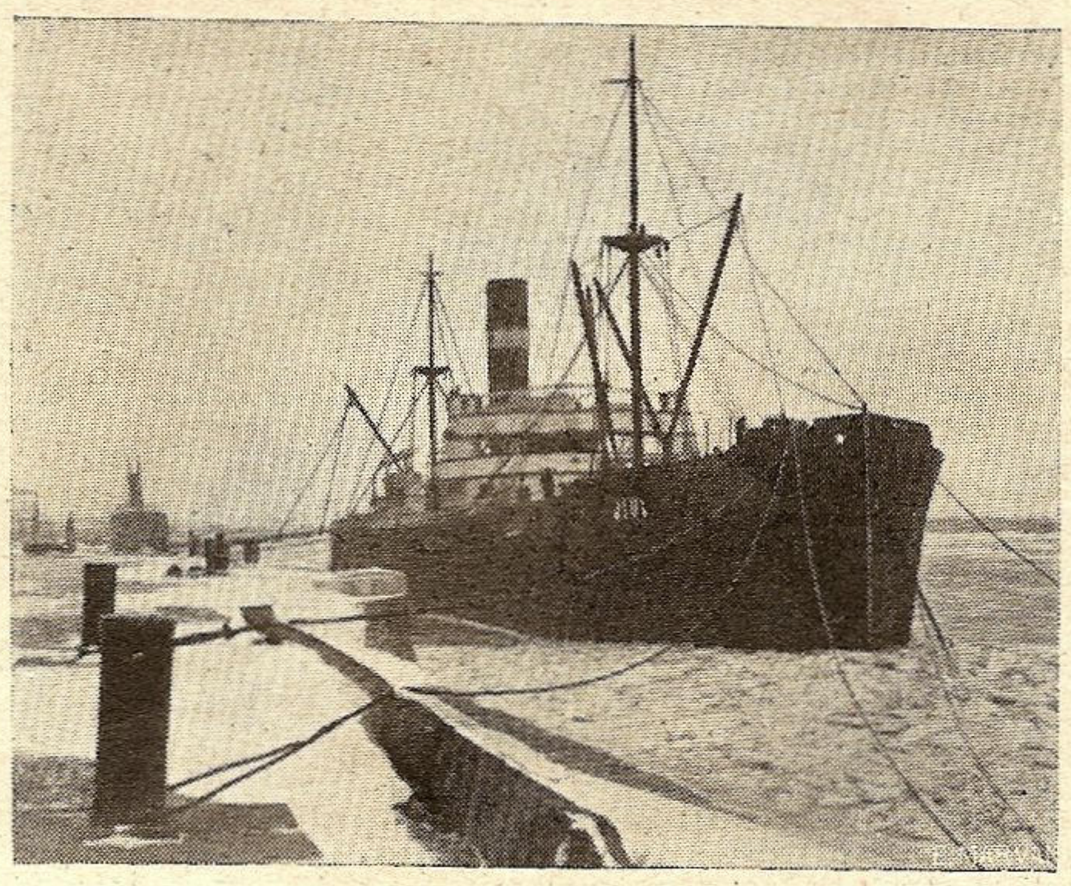
In timpul republicelor italiene, găsim un germene de industrie a transporturilor pe mare, dar numai ocazional și mai mult în ce privește transportul de persoane, fie a negutătorilor cari mergeau în Orient pentru afaceri, fie a trupelor armate ale cruciaților. Chiar în acest din urmă caz, republicele italiene nu urmăreau atât câștigul imediat din transporturi, fiindcă de multe ori cruciații nu aveau cu ce plăti navlul, ci mai mult folosirea succesului acestora pentru a-și statornici un comerț în Arhipelag, pe coastele Asiei Mici și ale Egiptului.

Ca dovadă că politica de armament nu intră în preocupările conducătorilor republicelor maritime decât ca un complement al politicei comerciale cu care se confunda, e că din momentul ce comerțul republicelor italiene fu stânjenit, pe deoparte de victoriile Turcilor în Orient, pe de alta de descoperirea de către Portughezi a drumului Indiilor prin inconjurul Africei — Veneția, Geneva și Pisa începură să decadă, ceeace nu s'ar fi întâmplat dacă industria armamentului ar fi fost de sine stătătoare și ar fi putut efectua transporturi pe nouile căi.

Abia în a doua jumătate a sec. al 16-lea și în al 17-lea găsim la Olandezi o industrie proprie a transporturilor maritime, deși în proporție limitată. Olanda fu prima țară maritimă care înțelese importanța transporturilor ca o industrie independentă și în dorința de a-și mări câmpul de activitate, încercă și reuși să reducă costul exploatării vaselor naționale în așa măsură încât să înlăture orice concurență. In situația aceasta privilegiată, Olanda prosperă necontenit atât prin câștigurile lăsate de transporturile maritime, cât și prin acele ale comerțului de transit. Ceeace făcea posibilă menținerea Olandei în locul de frunte printre țările maritime, era regimul libertății comerțului la import și export. Cu Actul de Navigație a lui Cromwell din 1651, prin care se interzicea importul în Anglia pe alte vase decât engleze sau aparținând țărilor de origine a mărfurilor, începe o eră de protecție pentru marina comercială engleză și declinul flotei olandeze, care neputând găsi pe teritoriul național mărfurile necesare Angliei, se vedea exclusă de la transporturile în porturile engleze ,pentru contul terților.

Până în sec. al 18-lea lista articolelor cari se transportau în masă era foarte redusă, iar cantitățile pentru timpurile noastre, cu totul neînsemnate. Navlurile erau așa de ridicate, încât numai acele mărfuri le puteau suporta, ale căror prețuri pe piețe diferite făceau mari diferențe. Incetineala transporturilor pe mare excludea pe de altă parte mărfurile cari erau ușor supuse stricăciunei, cerea o imobilizare de capital pe un timp îndelungat și îngreuia peste măsură schimburile pe o scară mai mare. La toate acestea se adaugă lipsa de informații precise asupra cererilor piețelor străine, cereri cari ar fi putut provoca un export potrivit din centrele producătoare; schimburile constituiau deci pe atunci sau un regim de monopol sau o speculație riscată în care comerciantul se putea îmbogăți repede sau ruina complect. Din aceste motive schimburile au rămas timp de secole limitate la câteva articole din colonii și se extindeau la cereale, numai pentru călătorii scurte între porturi cari tocmai fiind că erau în vecinătate puteau să aibă o noțiune precisă de trebuințele lor reciproce. Lipsea însă comerțul în massă de cereale și materii prime, de minereuri și cărbuni, cari dau astăzi navigației o mișcare intensă.

A doua epocă caracteristică a navigației începe pe la finele sec. al 18-lea și durează până către mijlocul secolului trecut; e epoca de transiție către constituirea transporturilor în industrie independentă.



Cargobotul „Jiul".

Dar numai în epoca a treia care începe pe la 1850, odată cu perfecționările aduse aparatului propulsor cu vapori, navigația devine de sine stătătoare și își ia rolul pe care i-l cunoaștem astăzi. Trebue să amintim că cele trei faze în care navigația și-a schimbat funcția, nu se pot

separa prin linii precise și e anevoios de a arăta în mod exact când se termină una și când începe cealaltă. Diviziunea în epoci menționată mai sus, e interesantă numai întrucât ne face posibilă urmărirea evoluției transporturilor maritime și constituirea lor în industrie autonomă.

Până către mijlocul sec. al 19-lea, influența desvoltărei marinei comerciale asupra distribuției culturilor în lume, e exclusă. Mașina cu vapori care dădu siguranță și regularitate transporturilor pe mare și care ajută la desvoltarea celor de uscat, determină o serie de acțiuni și reacțiuni cari constituesc cele mai interesante exemple de interferențe în domeniul economic. Astfel introducerea maşinismului în industrie şi desvoltarea celei siderurgice a adus cu sine o mișcare atât de importantă, încât nu se poate cuprinde cu o singură privire. Minereurile se transportă în massă și între ținuturi situate la mari distanțe ; cărbunele dus de vapoare se răspândește pe tot globul ; culturile încep să se intensifice în vederea transporturilor îndepărtate și nu numai pentru aprovizionarea porturilor vecine, cum se făcea în secolele trecute.

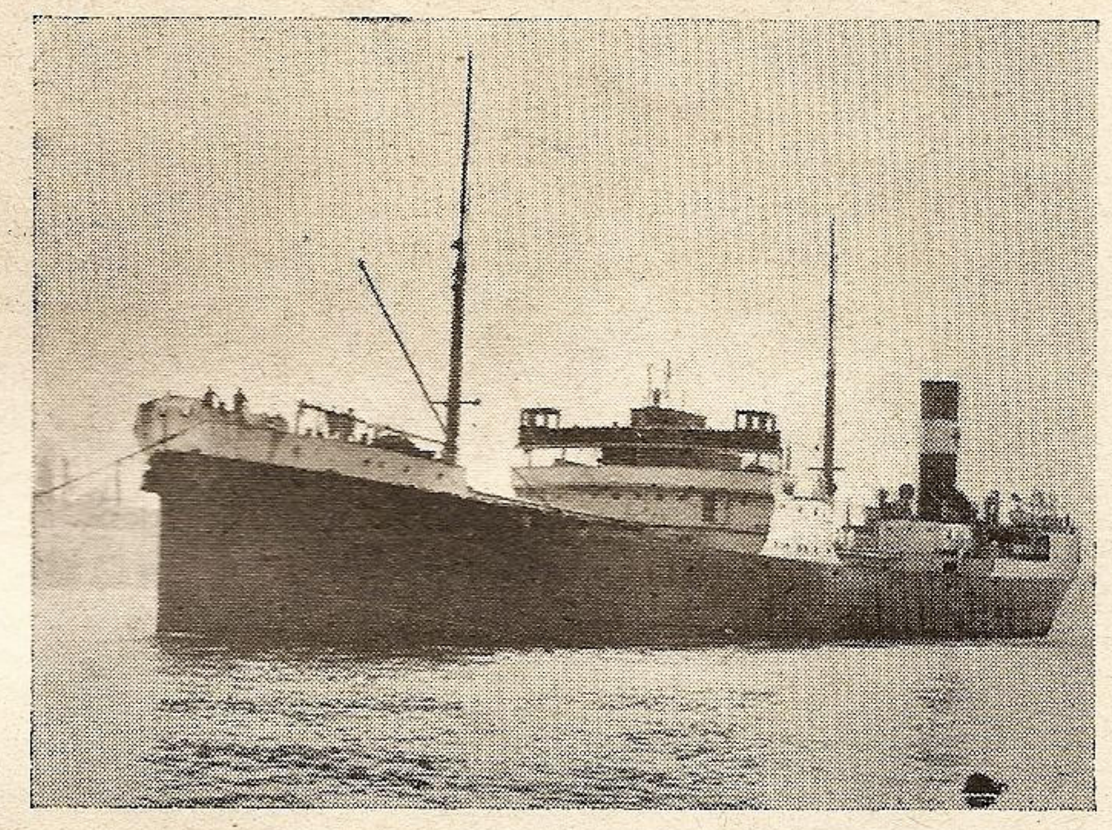
Perfecționările technice în navigație au fost însoțite de o ieftenire treptată a navlurilor. In această privință e regretabil că nu există date statistice care să ne arate mersul descendent al prețurilor transporturilor ; lipsa lor e explicabilă prin aceia că navlurile formează elemente constitutive în calcularea prețului mărfurilor. Atât timp cât comerțul maritim și armarea vaselor se găseau în aceiași mână, iar navlul era înglobat în prețul mărfurilor, statistice speciale asupra fluctuației navlurilor nu-și aveau rostul. Ele apar abia când armamentul devine o industrie independentă.

Dacă beneficiile industriei transporturilor maritime prezintă fluctuații pronunțate, aceasta își găsește explicația în natura specială a armamentului, care e direct influențat de epocile de prosperitate sau depresiune a tuturor ramurilor de producție. In adevăr, navigația maritimă nu e numai expusă liberei concurențe internaționale ; ea nu are de suportat numai crizele izvorâte dintr'o supraofertă de vase ; ea trebue să resimtă încă și efectele deprimante ale recoltelor proaste sau ale crizelor de supraproducție industrială. Acestea au un efect dezastruos și asupra mișcărei emigranților din vechiul înspre noul continent, mișcare ce aduce beneficii apreciabile marilor companii de navigație. Dacă ținem seama și de faptul că industria armamentului cere investiții de mari capitaluri, cari trebuesc amortisate într'un timp de 20—30 ani, după felul vasului, lesne ajungem la concluzia că dintre toate industriile, aceia a transporturilor maritime se găsește în situația cea mai grea pentru a-și asigura rezultate financiare mulțumitoare.

Din cauza naturei speciale a transporturilor maritime, o mulțime de probleme complicate se pun armatorului care vrea să lupte cu succes pe piața internațională ; el trebue să urmărească mersul recoltelor de pe întregul glob, să prevadă ce influență vor avea asupra navlurilor anumite manifestații sociale ca greve, războaie ; să fie în curent cu progresele technicei construcției navale pentru a avea vase tot așa de bune ca cele concurente ; într'un cuvânt să cunoască bine nu numai viața economică a propriei sale țări, ci a întregei lumi, sub toate aspectele ei.

Marina comercială, deși prin mobilitatea ei poate fi pusă în serviciul tuturor țărilor, constitue totuși o manifestare a activității naționale. Pe lângă o fructificare a capitalurilor indigene, ea oferă posibilitatea creiărei și grupărei aptitudinelor marinărești ale unei țări, de cari aceasta în cazuri de conflicte armate, se poate folosi ca și în întregul material de navigație, și direct și indirect.

Dar marina comercială având ca principal obiect transportul de mărfuri de la un punct la altul, contra unei remunerații care e navlul, servește de auxiliar comerțului de export, creiând un curent de schimburi acolo unde posibilitățile există. Dictonul : „comerțul urmează pavi-



Tancul „Oltenia".

lionul" trebue interpretat numai în sensul că navigația amorsează curentul comercial între două puncte, între cari el există în stare potențială. O linie de vapoare între ținuturi, între cari schimburile nu ar fi cu putință sau ar fi insuficiente, nu are nici o putință de prosperare.

Pe lângă avantajele de ordin politico-economic enumerate mai sus, marina comercială mai prezintă alte de ordin financiar, mult mai importante pentru balanța comercială a țării și deci pentru îmbogățirea generală. Remunerația serviciilor aduse de navigația comercială maritimă, plătită în aur, formează un activ tot atât de prețios ca și exportul de mărfuri și are aceiași putere de compensație pentru acoperirea deficitului balanței comerciale. Navlurile nu apar de obicei în cifre în statisticele oficiale, din care cauză Giffen le consideră ca „invisible exports" ; ele apar însă sub formă concretă în portofoliul marilor bănci. Acesta e un punct asupra căruia nu se insistă îndeajuns și care poate trece ușor neluat în

seamă. Marina comercială contribue deci efectiv la menținerea și consolidarea rezervelor de aur ale țărilor ale căror pavilioane le poartă.

Anglia își acoperă o bună parte din deficitul exportului asupra importului din navlurile realizate de flota ei de comerț. In anul 1928 totalul exportului britanic e evaluat de Whitakers Almanac la lire 1.095.000.000, iar importul la lire 1.150.000.000. In 1929, ultimul an de trafic oarecum normal, exportul e de lire 1.070.000.000, iar importul de lire 1.145.000.000. Din media acestor cifre ar rezulta că deficitul balanței comerciale a Marei Britanii e cam de 65 milioane sterline, acoperit în cea mai mare parte din navlurile flotei de comerț și numai în al doilea rând de dobânzile plasamentelor în străinătate.

Norvegia, cu o populație rară, cu un sol nepropice culturilor, posedă o marină comercială de 4.165.000 tone, din care ceva mai mult ca o treime e formată din vase cu motor. Nu e de mirare dacă Norvegia își acoperă cea mai mare parte a importului din navlurile realizate de vasele ei.

Grecia cu o flotă comercială de 1.470.000 tone, depășind cu mult trebuințele ei proprii, își trimite vasele în toată lumea pentru a-și aduna rezerve de aur, făcând concurență multor pavilioane printr'o exploatare redusă la ultima expresie de economie.

Tabloul comparativ de mai jos ne indică tonajul ce-l posedă principalele țări maritime, tonajul total mondial atingând la finele anului trecut cifra de 68 milioane tone de registru brutto :

Anglia	19.560.000 tone R. B.
Statele-Unite	12.716.000
Japonia	4.255.000
Germania	4.250.000
Norvegia	4.165.000
Franța	3.508.000
Italia	3.330.000
Olanda	2.957.000
Grecia	1.470.000
Danemarca	1.171.000
Jugoslavia	361.000
România	65.000

Intr'un articol viitor, vom examina măsurile de ocrotire luate de marile state maritime pentru a ajuta desvoltarea flotei lor comerciale.

DIN ENCICLOPEDIA MĂRII

POVESTEA NAVIGAŢIEI

de Amiral C. BUCHHOLTZER

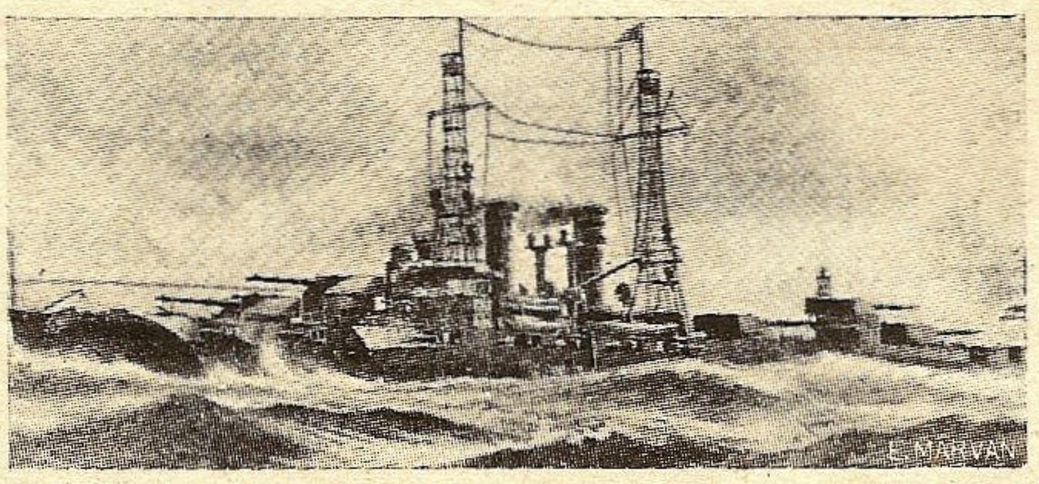
I. Navele ce iau parte la o luptă navală.

Cuirasatul este cea mai tare navă, adică are cele mai multe şi cele mai puternice tunuri, precum şi chiurasa cea mai rezistentă, lucruri pe care nu le au nici o altfel de navă.

Din această cauză e mai puţin iute la mers decât navele cu chiurasa mai slabă şi armate cu tunuri mai puţine şi mai mici ; căci nu se poate ca o navă să aibă toate calităţile superioare tuturor celorlalte feluri de nave.

Chiurasatul este adevărata putere de mare.

Dacă inamicul nu are nave de aceiaş putere, el nu poate naviga fără să fie gonit sau forţat să primească lupta.



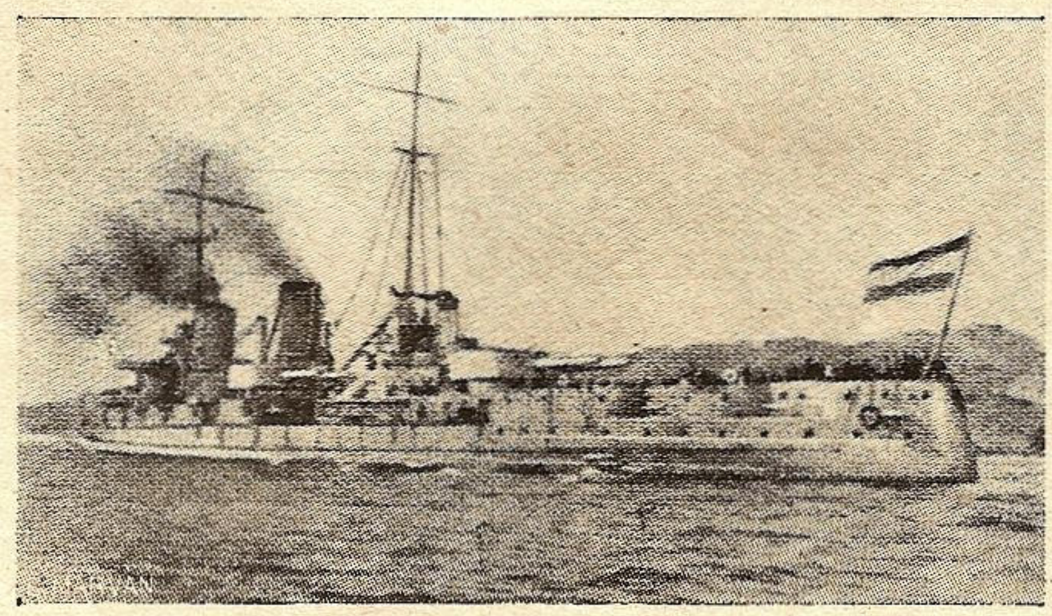
Cuirasat.

Şi astfel cel mai tare domină marea, stăpâneşte comunicaţiile şi se poate aproviziona.

Pentru protecţia chiurasatelor e nevoie de nave armate mai uşor dar cu iuţeală mai mare. Nu e paradox, căci aproape peste tot în lume cel puternic şi greoi are nevoe de cei slabi şi iuţi.

Primul ajutător al chiurasatului este *crucişetorul chiurasat sau crucişetorul de luptă* (pentru că intră şi el în luptă). E o navă cu tunuri puţin mai mici, cu chiurasa mai uşoară, dar cu iuţeală mai mare. *Funcţiunea lui e să meargă înaintea liniei de chiurasate, să vadă, să culeagă informaţii pentru Comandantul Şef, care se găseşte cu forţa de chiurasate.*

La nevoie ele luptă cu crucişetoarele chiurasate inamice pentru a le opri să facă ceiace caută să facă ele. *Aşa e lupta, ceiace vrei să faci tu să nu laşi pe celălalt să facă.*



Crucişetor cuirasat.

Crucişetorul chiurasat nu poate lupta cu folos în linia de luptă a chiurasatelor, căci acolo focul e puternic şi pe lângă faptul că chiurasa sa rezistă mai puţin la proectilele chiurasatelor inamice, dar nici tunurile sale nu fac rău chiurasei puternice a chiurasatelor inamice. Crucişetorul chiurasat se ţine strâns (cât permite vederea)

de forţele inamice pentru a înştiinţa la timp pe comandantul şef de mişcarea liniei inamice sau de tot ce se mişcă în organizarea forţelor sale, căci numai aşa vede comandantul şef, care e pe o navă şi ceaţa deasă a fumului îi acoperă vederea peste locul de luptă.

Crucişetorul chiurasat poate lua parte directă la luptă dacă prin iuţeala ce are, ia o poziţie tactică folositoare ; aceste situaţiuni sunt însă rare, căci un inamic prevăzător împiedică prin forţele sale crucişetoarele chiurasate de a ajunge acolo.

Dacă se fac greşeli, partida o pierde acel care a făcut greşeala, sau dacă amândouă partidele greşesc, câştigă cel ce face greşelile mai mici şi mai puţine.

„Crucişetorul uşor" e întrebuinţat pentru cercetare sau pentru susţinerea distrugătoarelor sale, sau pentru respingerea atacului distrugătoarelor inamice.

„Distrugătorul" e cea mai iute navă a unei flote.

Arma sa principală în lupta dintre flote e *torpila* pe care o poate asvârli (lansa) din o poziţie favorabilă, în linia navelor inamice.

Poziţia favorabilă o poate lua, dacă e lăsat de inamic şi dacă acesta nu-i opune flotila sa de distrugătoare.

Situaţia la care se ajunge pare curioasă. Ea însă e naturală.

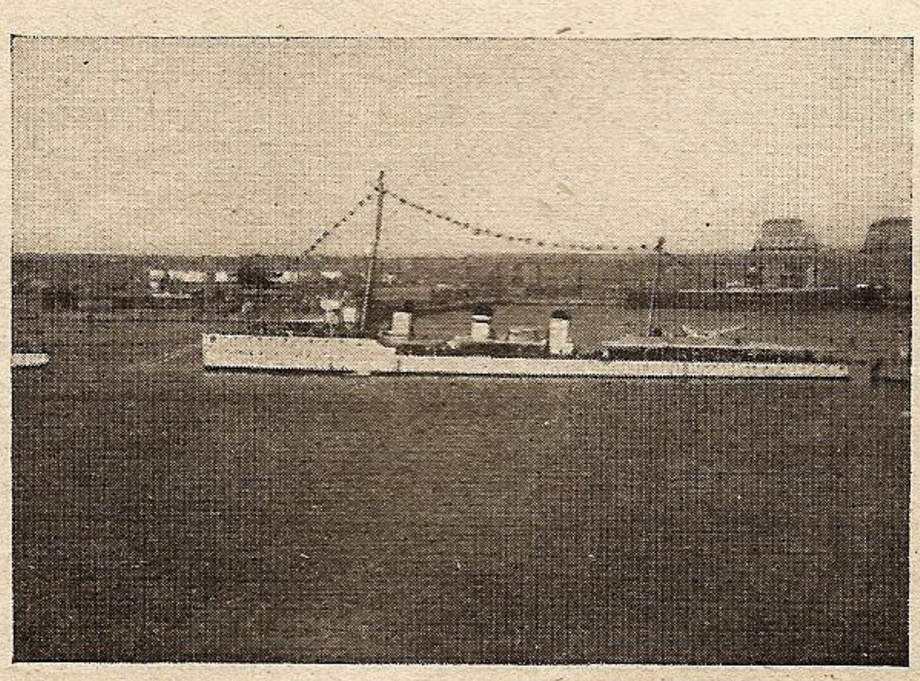
Cei puternici se bat şi cei mici stau în lături de loviturile celor puternici (chiurasatele) căci ar fi sdrobiţi în o clipă de li s'ar adresa lor acele lovituri.

In focul luptei însă se reped şi cei mici de pe delături, la atac cu torpila. Cei mari nu-şi pot pierde timpul cu ei, căci fiecare clipă de distracţie înseamnă o lovitură grea dela inamicul puternic. Lasă însă distrugătoarelor sale sarcina respingerei atacului, făcute de distrugătoarele inamice.

Şi astfel între liniile de luptă, sub focul proectilelor grele de câte o tonă fiecare, sburând pe deasupra lor, distrugătoarele se întâlnesc în spre mijlocul câmpului de luptă, trag unele în altele cu tunul ,mergând cu maxima iuţeală şi aproape nu se tem unele de altele, căci scopul lor e atingerea liniei de chiurasate inamice cu torpila.

Natural că unele se pierd, altele sunt respinse de distrugătoarele inamice şi altele de focul repede al artileriei secundare (calibre mai mici) de pe chiurasate ; sau reuşesc dacă inamicul nu e pregătit să reziste cu aceste mijloace. Cine nu are toate mijloacele pe care le are şi inamicul, poate pierde partida.

Distrugătorul e duşmanul de moarte al submarinului.



Distrugător.

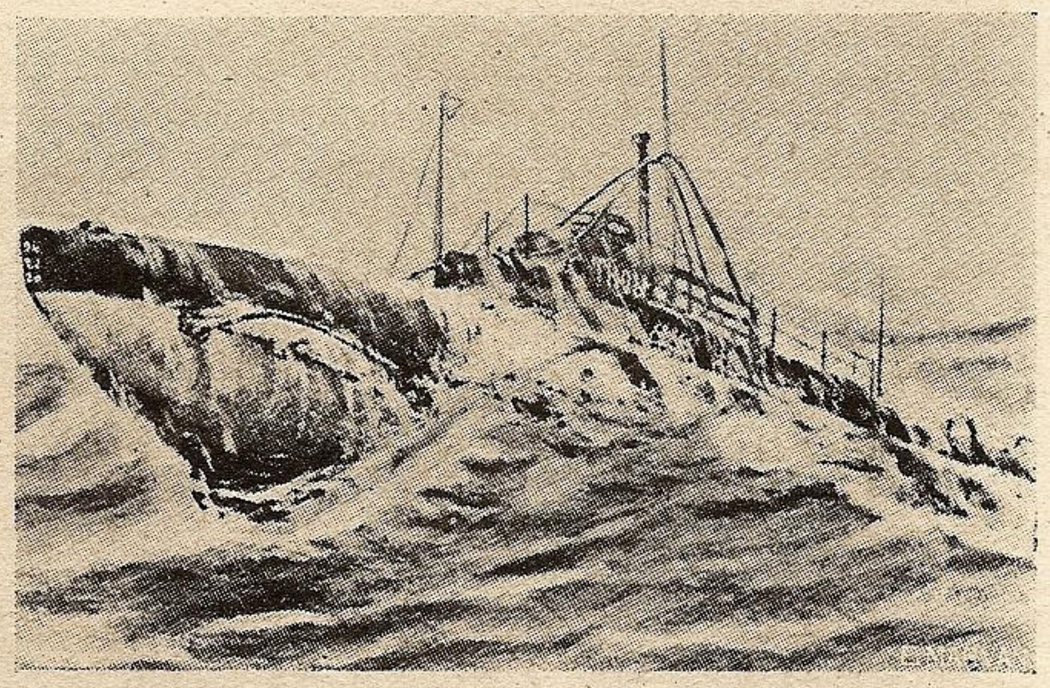
Distrugătoarele sunt cea mai puternică apărare a unei flote de chiurasate contra atacurilor submarinelor.

Distrugătorul pintenează (loveşte cu prova) un submarin pe care îl prinde în momentul când se scufundă ca să ia poziţie de atac, sau îl prinde cu *periscopul* afară. Tot în acest scop îi asvârle „grenade" cu explozibil care chiar dacă nu-l lovesc direct, prin explozie îl scutură din încheeturi şi îl face *„să ia apă"* deci să se scufunde.

Din toate cele arătate mai sus reiese clar că deşi un chiurasat e nava cea mai tare de luptă, totuşi el e slab faţă de torpilă şi e nevoit să fie însoţit de distrugătoare, care să-l ferească de acest atac.

Chiurasa şi Proectilul. — Chiurasa e de oţel cimentat (întărit) prin carbon în un strat la suprafaţă, întărire care sfărâmă proectilul care o loveşte.

Proectilul are la vârful său ascuţit şi tare o căciulă de metal moale, care deşi moale, susţine vârful proectilului şi îl ajută să pătrundă în chiurasă.



Submarin.

Aşa au mers la perfecţionări aceşti doi inamici, chiurasa şi proectilul.

Dacă inamicul are pregătită din timp de pace o invenţie pe care o ţine ascunsă, atunci el ia mult înaintea celuilalt, chiar în caz de pregătiri egale în celelalte privinţe.

Germanii, la Jutland, au avut superioritatea proectilului percutant pentru chiurasa navelor engleze, la un unghiu oblic de lovire, superioritate căpătată prin îngroşarea pereţilor laterali ai proectilului, micşorând camera în care ia loc explozibilul proectilului.

Din această cauză englezii au pierdut acolo navele *Inflexible, Queen Mary* şi *Invicible.*

Un proectil lovind şi pătrunzând o turelă a făcut să explodeze pulberile cartuşelor aflate acolo şi explozia s'a întins în camerele de muniţii, ceiace a adus înnecarea navei.

In lupta dela Doger Bank, s'a întâmplat la fel unei nave germane, dar aceştia au îndreptat răul, modificând sistemul de trecere a proectilelor din magazii în turele şi în lupta de la Jutland toate navele germane aveau această modificare, pe când englezii nesuferind până atunci nici un accident de acest fel, nu au fost înştiinţaţi prin nimic de acest pericol. Lucruri mărunte îndreptate aduc mari foloase, iar nebăgate în seamă aduc dezastre.

Submarinele. — Submarinul e o navă care merge pe sub apă şi atacă cu torpila. La suprafaţă poate ataca şi cu tunul ; deasemeni poate instala câmpuri de mine.

Atacul se face de la distanţă mică, căci submarinul se poate apropia nevăzut.

Dar submarinul are desavantajul că nu poate opera decât izolat, singur, căci submarinele în grup s'ar ciocni între ele pe sub apă.

O navă se apără de submarine, întorcând prova spre el şi pintenându-l ; sau întorcând pupa ca să se ferească de torpilă, dacă aceasta a fost lansată.

Distrugătoarele ca să apere o flotă de chiurasate contra submarinelor, trebue să ia o poziţie aproape de aceia pe care ar lua-o submarinul care ar vrea să atace, adică înainte şi în lături de drumul flotei.

ZBORUL PE DE-ASUPRA APELOR...

— Hidroavionul —

...Şi astfel, după lupte uriaşe, într'o lungă scurgere de vreme, creerul omenesc în veşnică frământare, a găsit mijloacele de a îmblânzi animalele sălbatice şi a se servi de ele, fie pentru călărie, fie înhămându-le, ca să se ajute la munca de toate zilele.

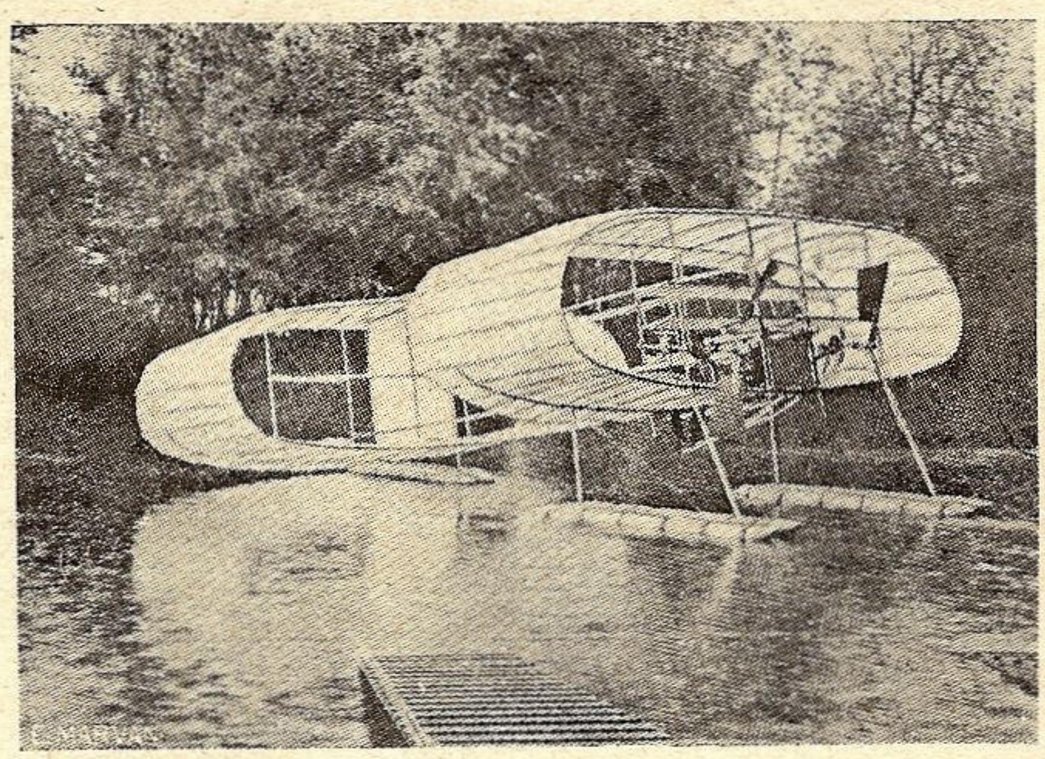
Iar dela *calul de ham,* omul a ajuns — chinuindu-şi mereu mintea — la *calul-vapor* care a dat lumii neobositul drum de fer...

Marea, cuprinsul apelor, a trebuit deasemenea să cedeze.

Incepând cu *primitiva plută* şi trunchiul de copac grosolan cioplit, şi până la *transatlanticele şi submarinele* din zilele noastre, arta nautică a propăşit mereu, transformând apa — din obstacol — într'un câmp deschis tuturor, pe care circulă comod oameni şi lucruri spre toate ungherile feţei pământului.

Apa a intrat de mult în stăpânirea omului.

Dar... mai era un vis neîmplinit, mai rămăsese un element al naturii în afară de puterea omului : *vastul întins al cerului,* acest tainic domeniu ce se întinde deasupra capetelor noastre ca o uriaşă cupolă albastră ,ziua luminată de binefăcătorul Soare, noaptea ţintuită de miriade candele scânteetoare.



Inceputurile hidroaviaţiei.

Mii şi mii de ani şi-au depănat firul pe ghemul vremii, fără ca ambiţia şi sforţările umanităţii să izbutească — printr'un mijloc oarecare — să-l deslipească pe om de scoarţa tare a pământului şi să-l înalţe prin aer, în văzduhul Cerului.

Ce-şi vor fi zis oare oamenii îndepărtatei antichităţi, când, stăpâni pe Pământ şi Apă, nu le era — totuşi — îngăduit să zboare ca pasările cerului ?

Ce durere sufletească să nu te poţi ridica deasupra pământului, să nu poţi colinda bolta Oceanului Aerian, decât cu gândul şi cu privirea înecată în lacrimi !

Noi, cei de azi, nu vom fi niciodată în stare să înţelegem o asemenea nostalgie...

Şi cu toate astea, mintea omenească a ajuns, în zilele noastre, să atingă şi această visată culme.

Ca o sfidare aruncată Creaţiei, azi, omul, născut pământean, ca peştele pluteşte în apă, ca pasărea zboară prin aer...

Dar câte încercări... câte străduinţi... câţi eroi... câte victime... câte jertfe... !

Cronicile, din toate timpurile, ne stau mărturie.

*

Posibilitatea marilor voiaje aeriene, conduse la crearea unor instrumente zburătoare oferind toată siguranţa deasupra mărilor. Massa lichidă prezintând o suprafaţă lipsită — în general — de obstacole importante, realizarea aeroplanelor *„maritime"* trebuia să urmeze — în mod logic şi fatal — aparatelor *„terestre".*

Incercări, dar nehotărâtoare, neconcludente — ce e drept — s'au făcut deja în 1905 cu un planor remorcat pe Sena, deci înainte ca avionul terestru să fi arătat ce poate. Repetate în 1906, pe lacul *d'Enghien,* ele confirmară eşecul.

Aceste încercări datorite lui *Gabriel Voisin,* nu pot fi categorisite de noi decât ca simple documentaţii asupra viziunilor unui precursor şi perfect comparabile viziunilor lui *Félix du Temple* (proectul din 2 Maiu 1857), ale lui *Alfons Penaud* (18 Februarie 1876), sau ale lui *Wilhelm Kress* (15 Noembrie 1888). Acesta din urmă parveni chiar să-şi construiască aparatul său marin, în dimensiuni naturale, către anul 1900, dar experienţele trebuiră să fie întrerupte din cauza unui accident şi — intervenind legendara cauză a lipsei de bani —ele nu mai putură fi reluate.

Cât despre Gabriel Voisin, istoria zborului peste ape îi recunoaşte — pentru cursul acestor tentative — meritul de a fi luat primele *băi aeronautice...* Deşi mai aproape de noi ca vienezul Wilhelm Kress, Voisin nu a putut face mai mult ca el...

Până la 1910 atenţia generală fiind încordată asupra aeroplanului terestru, hidroaeroplanul fu neglijat sau, în orice caz, ideile noui — relative la această problemă — nu putură fi încercate practic. Cuvântul de *hidroavion* apare după aceea, după 1910, după primele succese ale lui *Henri Fabre* pe lacul *Martigues* (Bouches-du-Rhône) şi odată cu experienţele lui *Curtiss & Ely* în baea dela *San Diego* (California).

E de reţinut că naşterea hidroavionului, *fiul Aerului şi al Mării,* a avut loc pe pământ francez sau, mai corect exprimat, în apele franceze. Revista *„Aerophile"* din Aprilie 1910, atribue, cu indiscutabilă dreptate, onoarea faptului, tânărului — pe atunci — inginer H. Fabre, care fu în acelaş timp şi constructorul şi pilotul celui dintâi *„marin".*

In 1911 se înregistrară primele zboruri reuşite, cu plecări şi reveniri pe apă.

In 1912, Voisin construeşte un *„canard"* — aparat ce zboară cu coada înainte — montat pe flotoare *„Fabre",* care, pilotat de îndrăzneţul *Colliex,* reuşeşte foarte frumoase zboruri, chiar cu pasageri, în apele principatului Monaco.

Constructorii încep să dea, din ce în ce mai multă atenţie hidroavionului, însă, fără a le scădea nimic din meritul iniţiativei, toată arta lor se reducea la înlocuirea organelor de aterizare ale avionului terestru — roţile şi bechia (pintenul de sprijin dela coadă) — prin nişte flotoare realizate empiric.

In aceste circumstanţe, o reformă se produse. *Denhaut* în Franţa şi după el *Curtiss* în America construiră şi făcură să zboare, o *barcă înaripată,* amintind prin aceasta concepţiile iniţiale ale celor dintâi precursori aviatici...

Astfel s'a născut hidroavionul cu *„cocă-fuzelaj",* soluţie demonstrată mai târziu a fi mai aproape de indicaţiile naturii, decât cealaltă prin amenajarea de flotoare.

Denhaut a avut de suferit mult de pe urma ideei lui hidroaviatice, căci *partizanii flotoarelor* nu se limitau la o critică loială, ştiinţifică, cavalerească, a unui principiu, ci se coborau până la atacuri direct personale. Să nu se pară curios, căci obiceiul continuă a fi în uz şi în zilele noastre. Când nu-i poţi ajunge, strugurii sunt acri...

In orice caz, discordia nu putea fi decât păgubitoare pentru desvoltarea aviaţiei maritime franceze. Americanul *Curtiss,* însă, adoptă fără întârziere noul sistem „Denhaut", făcându-se aplaudat ca *prim champion* şi totodată făcând o interesantă reţetă comercială.

Războiul mondial găseşte industria aero-maritimă aproape inexis-

tentă în toate ţările europene şi mai ales în Franţa. In perioada 1914—1915, Societatea F. B. A. („Franco-British-Aviation"), transformată din *„Societé des avions d'Artois"* şi aceasta, la rândul ei, provenită din *„Societé Donnet-Lévêque"*, prima firmă de exploatare a ideilor lui Denhaut, care în colaborare cu *Gaupy* punea la punct un nou *„flyng-boat"*, se văzu obligat a întrerupe brusc şi definitiv lucrările, uzina lui Goupy închizându-şi porţile din cauza mobilizării proprietarului său.

*

In primele luni ale războiului, acţiunile militare fiind concentrate asupra fronturilor terestre, hidroaviaţia nu progresă odată cu aviaţia de uscat, aşa că firma F. B. A. putu răspunde modestelor cerinţe ale unei aviaţii maritime embrionare.

Deabia când — după 1915 — Germania intensifică războiul submarin, căutarea unei arme defensive, active întru apărarea coastelor şi convoaelor, se impuse ca o condiţie *sine qua non*. Soluţia recomandată de Marina engleză, de a întrebuinţa mici baloane dirigeabile monoplase sau biplase, nu satisfăceau desideratul decât pe jumătate, căci deşi buni observatori, aceste unelte nu aveau calităţile ofensive impuse — la scurt interval — de circumstanţele războiului.

Eşirea din încurcătură o oferi hidroaviaţia care, paralel cu aviaţia terestră, deveni în curând o considerabilă industrie de război, numărul aparatelor în serviciu crescând vertiginos. Astfel, dela 160 hidroavioane, câte existau în Ianuarie 1917, se ajunse — în Mai 1918 — la 1500, afară de cele distruse, pierdute, etc... Natural e vorba numai de Franţa, ca una ce a stat tot timpul războiului în fruntea armatelor aeriene.

Semnarea armistiţiului găseşte hidroavioane monomotoare şi polimotoare, cu motoare variind între 150—1100 cai-putere, demonstrând performanţe cărora nimic nu li se putea reproşa. Incheerea păcii a întrerupt splendidul efort al inginerilor hidroaeronautici din ţările foste beligerante şi progresul continuă într'un tempo ce nu putea fi bănuit cu câţiva ani înainte.

Ideea paqueboturilor zburătoare obsedează tot mai mult pe technicieni şi — obişnuiţi cu minunile secolului al XX-lea nu ne va fi de mirare când — peste câţiva ani — hidroavioane uriaşe vor putea ridica în a lor cocă-fuzelaj, 150—160 persoane, plus necesarul unui interesant voiaj sau, impunătoare escadre aeriene vor străbate Oceanele fără escală...

Peste câţiva ani însă, căci suntem deabia în 1920.

Ing. GEORGE VASILIU-BELMONT
din Aeronautica Militară

Educaţia profesională pe Navele-Şcoală

(urmare) de Cpt. C-dor (R) EMIL OPRIŞANU

I. Apariţia aburilor şi instrucţia marinărească.

Perioada dintre 1854 şi 1894 a văzut generalizându-se întrebuinţarea aburilor în propulsia vaselor de luptă, înlocuind treptat velele.

Educaţia şi instrucţia marinărească a aspiranţilor — cari până la această perioadă, şi chiar în timpul vaselor mixte se făcea direct pe vase de linie, fregate, brikuri, etc., vase de luptă *cari navigau în continuu*, avu să sufere depe urma apariţiei aburilor, căci printr'un entusiasm simplist, se crezu la început, că de vreme ce velele au fost înlocuite de maşini, caronadele prin tunuri cu încărcare prin culată, flancurile de lemn prin cuirase de oţel, elevii vor avea prea mult de învăţat cu manevra şi cunoaşterea noilor vase şi instalaţiunile lor, pentru ca să-şi mai piardă vremea pe un vas cu vele, a cărui utilitate nu se va mai resimţi în vreun răsboi.

Astfel fură abandonate cu încetul navele cu vele, cari deprindeau aspiranţii la şcoala mărei; să nu menţionăm decât Franţa, care scoase din serviciu, la începutul sec. acesta, noua şi superba fregată-şcoală *Iphigénie*; mai rămăseseră ce e drept *anexe navigante*, mici îmbarcaţiuni cu vele, cu cari elevii şcoalei Navale din Brest, făceau mici escursii nautice în împrejurimi; ambarcarea de studii şi pregătire marinărească se făcea însă pe vase de luptă, pe cari se învăţa: maşini, artilerie, evoluţiuni etc., dar unde nu se căpăta *instinctul marinăresc*.

Cazul citat, s'a mai petrecut şi în alte marine, în aceeaşi perioadă, exceptând însă Anglia, care datorită sistemului propriu de organizare a şcolilor de marină, având un regim de continuă ambarcare al elevilor pe o cazarmă plutitoare (în general un vechiu vas de război, cu vele, dezarmat), supunându-i la un regim sever marinăresc şi făcându-i să navige cât mai mult, a evitat neajunsurile ce au îndurat alte marine prin suprimarea velierelor ca vase-şcoală.

Această perioadă de adaptare trecută, se putură stabili avantajele şi dezavantajele, calităţile şi defectele nouei marine şi concluzia a fost — în ce priveşte educaţia marinărească — *revenirea la vase şcoală cu vele*, iar acele vase-şcoală, cari deveniseră improprii navigaţiei, au fost înlocuite prin alte vase-şcoală *tot cu vele*, însă de un tonaj mult mai mare, şi dotate cu toate perfecţionările technicei moderne aplicate la navigaţie, manevre, amenajări, etc. S'a constatat deci, că pentru prima instrucţie marinărească, va fi întotdeauna nevoe a se recurge la vase-şcoală cu vele, deoarece sunt singurele vase cari asigură cea mai bună *educaţie marinărească* propriu zisă, rămânând ca specializarea în artilerie, torpile, etc. să se facă ulterior, după ce *elevul va fi devenit în adevăr marinar*, nu înainte de a se fi familiarizat bine cu marea.

S'a renunţat deci la ambarcarea elevilor direct pe vase de luptă: în nici o marină cu experienţă, nu se ambarcă pentru practica mărei tinerii marinari, elevi şi ofiţeri, direct pe vasele de luptă, cum se face acum la noi, mai cu seamă că acestea stau în porturi.

Dacă ambarcarea aspiranţilor direct pe vase de luptă este o greşeală, educaţia şi instrucţia marinărească în port, este un non-sens, o erezie. O marină, nu-şi formează echipajele, ofiţerii şi comandanţii, ţinându-i în port; vasele trebue să navige încontinuu, dacă se voeşte să se poată conta pe personal. *Practica marinărească*, nu se capătă decât printr'o continuă navigaţie şi pe orice timp, nu stând la ancoră în radă ori legat la cheu în port. In adevăr, ce poate învăţa un elev din şcoala navală, sau un ofiţer nou eşit, făcând serviciul pe un vas imobilizat în port sau în radă? Va învăţa, ce e drept, cunoaşterea materialului, tunuri, torpile, T. F. S., însă nu va învăţa *şcoala Mărei*; nu va căpăta acel *pied marin* şi *oeil marin*, cari consacră un marinar, un viitor manevrier.

Marele marinar rus, care a fost amiralul *Makaroţ*, pe când era comandantul unui vas, pentru a smulge echipajele din inerţia por-

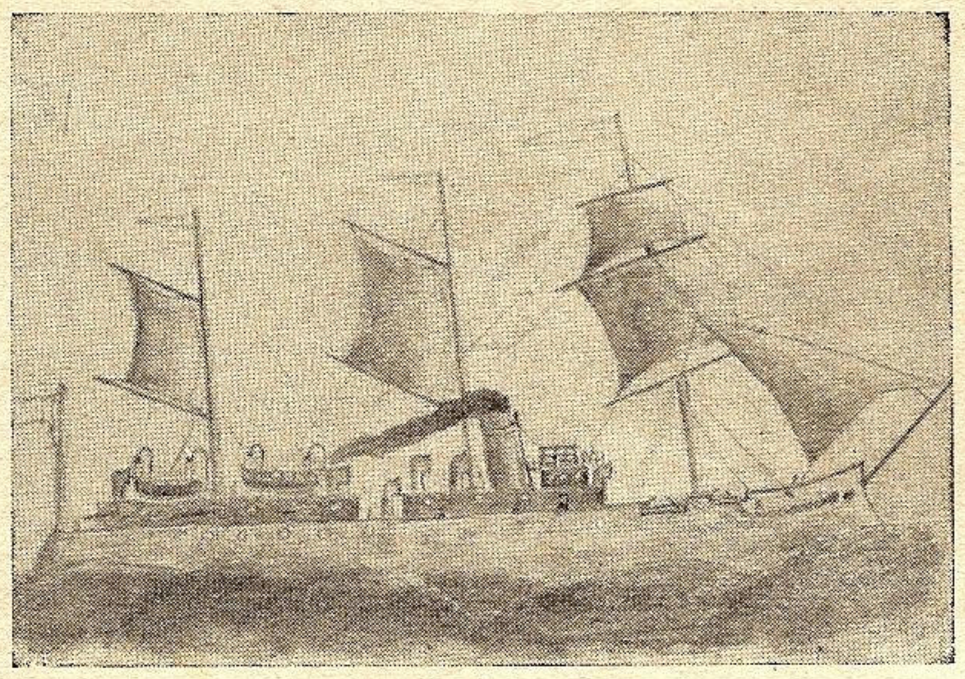
tului, unde vasul era ţinut, eşea în largul mării, departe de uscat, şi după ce făcea tragerile şi alte exerciţii, stopa maşina şi sta zile întregi în voia valurilor, tocmai pentru a deprinde echipajele cu izolarea mării ; s'a recurs şi la noi la acest procedeu, numai că vasele erau ancorate la Constanţa, între dig şi casinou ! Procedeul amiralului Makaroff, este totuşi departe de a realiza scopul complex, atins printr'o călătorie pe un vas cu vele, care chiar când se află în calm — putând fi oricând expus unui gren alb, sau la o săritură de vânt — trebue să fie totdeauna gata de a manevra.

Am cunoscut cazul unor ofiţeri tineri, doritori de a naviga, cari în loc să se anchilozeze stând cu lunile în port, au preferat să ceară aprobarea comandanţilor lor, pentru a li se pune la dispoziţie *bărci cu vele*, şi cu acestea au făcut voiaje în lungul coastei. Nu pot decât să admir dorinţa de instruire a ofiţerilor din noua generaţie, cari au preferat să se avânte pe mare, decât să stea în porturi.

II. Pregătirea unui marinar.

Unui elev din şcoala navală, viitor ofiţer, viitor manevrier ori comandant al unei nave, trebue să i se facă — paralel cu predarea primelor cunoştinţe teoretice asupra artei maritime — *o educaţie marinărească*, care are de scop să facă pe elev să cunoască şi să simtă marea ; să-l deprindă cu toate aspectele ei, să-l obicinuiască cu izolarea largului mării, când nu se vede uscatul şi rareori întâlneşte vreun alt vas, să-l antreneze prin călătorii de lungă durată, când va cunoaşte toate incidentele unei navigaţii adevărate, *să-l supună la rigoarea vieţei de simplu matelot* — pentru ca atunci când va avea ca ofiţer oameni în subordine, să fie în măsură să-şi aprecieze prin propria sa experienţă ordinele pe cari le dă — să-l facă să iubească marea şi viitoarea sa carieră, să insufle de timpuriu calităţile profesionale ale unui marinar ; *să-i dea simţul marinăresc, sau cum sunt francezii, le pied marin et l'oeil marin.*

Când elevul va fi îndeajuns familiarizat cu marea, trebue să i se dea şi o *instrucţie marinărească ;* trebue ca elevul, pe vasul pe care e ambarcat, să înveţe a avea o parte de răspundere în manevra acestuia, să se obicinuiască cu manevra lui pe orice timp pentru a căpăta *cunoştinţele fundamentale ale oricărui manevrier,* indiferent de va avea să comande un velier ori un vapor. Viitorul ofiţer va trebui să capete *un spirit de observaţie continuu în aten-*



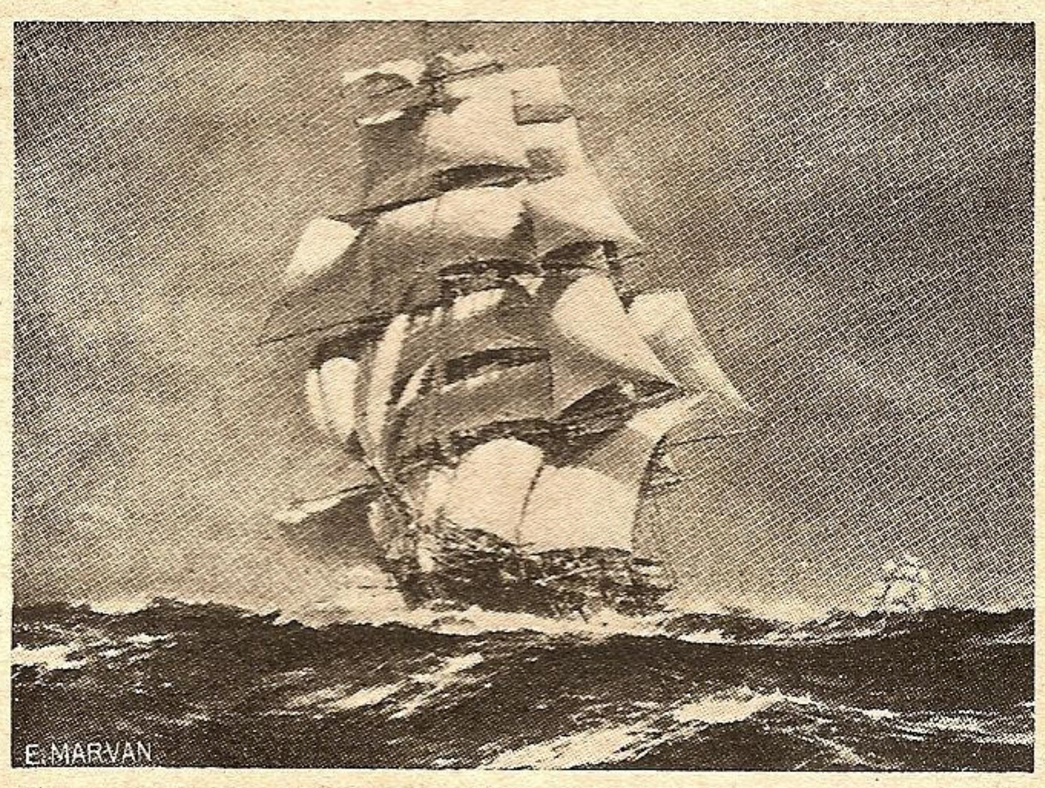
Vas-şcoală cu aburi şi cu vele.

ţie, va trebui să se înveţe *a sezisa just o situaţie,* va trebui să dobândească o absolută *stăpânire de sine,* pentru a judeca întotdeauna cu mintea limpede decizia ce va avea să ia, va trebui să se înveţe *a lua decizii prompte,* şi mai presus de toate, să înveţe *a conta numai pe sine* în orice împrejurare, calităţi cari trebue să-i pătrundă în subconştient, să-i devină reflexe. Pentru a-şi asimila complexul de cunoştinţe al artei maritime, elevul sau ofiţerul, va trebui să trăiască într'un contact intens cu marea. Intrebarea care se pune este următoarea : e suficient a îmbarca elevul pe un vapor, ori este necesar a-l ambarca mai întâi pe un vas-şcoală cu vele ?

Răspunsul, la această întrebare,ni-l va da comparaţia între calităţile educative ale unui velier şi ale unui vapor.

III. Comparaţie între veliere şi vase cu maşină.

Aspectul exterior numai, al celor 2 feluri de vase, indică şi unui profan, diferenţa între manevra unuia şi manevra celuilalt ; este evident că arborii, vergile, velele şi întregul păienjeniş de parâme ale unui velier, necesită, mai întâi un personal mai numeros decât al unui vapor, similar ca tonaj, apoi o cunoaştere perfectă, unită cu o exercitare continuă, din partea echipajului, a multiplelor manevre ce va avea de executat.



Vas-şcoală cu vele.

Un vas cu vele, depinzând absolut numai de elementele naturei : mare, vânt, curenţi, etc., pune pe conducătorii săi în situaţiuni, din cari nu pot eşi fără o abilă manevră, care de cele mai multe ori, trebue făcută prompt. Simţul marinăresc, care contează mult în aprecierea valorei profesionale a unui ofiţer de marină şi a unui comandant în special, este indispensabil chiar la bordul celor mai mari vase moderne. Poate surveni o circumstanţă dificilă, la care ori şi ce marinar se poate vedea odată expus, şi în acea împrejurare, comandantul va fi mulţumit că în tinereţea sa a învăţat să aprecieze just o situaţie şi să hotărască prompt. „Ori cari ar fi „tipurile de vase ce se vor construi pe viitor, totuşi manevra velelor „va rămâne totdeauna cea mai bună şcoală pentru viitorii coman„danţi ai vaselor cu aburi", spunea amiralul *Gagliardi.*

Manevra vaselor cu vele, este cu totul diferită de aceea a unui vas cu maşină ; în adevăr, pe când comandantul unui vapor poate, printr'un simplu ordin dat la maşini, să-şi potrivească viteza cum vrea ori să stopeze, poate lua orice direcţie, în orice moment, printr'un simplu ordin dat la cârmă, un vas cu vele, fiind un corp inert, care nu poate fi mişcat decât prin utilizarea judicioasă a forţei şi direcţiei vânturilor, ,comandantul unui astfel de vas, nici nu poate anihila imediat viteza vasului, nici nu poate lua după voe drumul în care doreşte să meargă, deoarece este limitat în hotărârea sa de direcţia vântului. Din această cauză, în cazul când este nevoit să schimbe drumul, luând altă direcţie faţă de vânt, această schimbare a drumului nu o poate face — ca în cazul unui vas cu maşină, numai printr'o comandă la cârmă — ci va trebui să execute o serie întreagă de manevre, adeseori greu de executat, pentru a lua şi a menţine noul drum. Afară de aceasta, pentru a face cât mai repede această schimbare de drum într'un caz neprevăzut, deci pentru a accelera manevra, el nu poate recurge la alte mijloace — ca în cazul manevrei unui vas cu maşină — ci va trebui să facă

V Â S L I R E A

de Dr. EUGEN T. PETRESCU

In vremurile preistorice nu exista fiinţă omenească neştiutoare a celor mai plăcute exerciţii sportive: înotul şi vâslirea. Acestea pentru ei erau necesităţi absolute, pe când pentru noi s'ar părea a fi un lux. Gurile rele ar putea spune: iată unde duce civilizaţia! Din fericire, tot prin civilizaţie putem îndrepta această lipsă.

Vâslirea, ca şi înotul, este unul dintre sporturile cari contribuesc la întărirea întregei muschiulaturi a corpului şi a organelor sale interne: desvoltarea plămânilor, inimei, consumarea grăsimilor, etc. Iată motivul cel mai puternic pentru a lua în considerare acest sport.

Este bine stabilit că românul, printre alte calităţi, are şi pe aceea de a se adapta cu uşurinţă la toate îndeletnicirile. Lăsând deoparte imitarea întreprinderilor vătămătoare, poate imita multe lucruri bune şi folositoare. Cu plăcută surprindere am văzut la Arad, în primii ani după război, pe ţărmul Mureşului, vestitele bărci de curse *skifurile*, după modelul francezilor şi englezilor.

De fapt, începuturile sportive ale vâslitului (canotajului), s'au făcut pe bărci primitive cari s'au găsit mai la îndemâna celor cari au iscodit acest sport quasi ştiinţific. E vorba de bărcile pescăreşti. Incetul cu încetul, pe măsură ce aceste exerciţii au început a stimula gustul vâslitului, s'au iscat întrecerile dintre vâslaşi. Cu timpul s'au format societăţi de vâslaşi cari se prezintau la concursuri de întrecere şi cari au ajuns azi vestitele *regate* ale occidentului.

Oricine îşi poate închipui că concurenţii au căutat să se prezinte la concursuri cu bărci din ce în ce mai perfecţionate, pentru a obţine viteza cea mai mare posibilă. Astfel s'a ajuns la forma aceea de barcă, lungă şi îngustă, denumită *skif*.

Stadiul în care ne găsim noi românii, în privinţa vâslitului sportiv, exceptând câteva lăudabile iniţiative, este aproape acela în care se găsea Anglia şi Franţa acum o sută şi ceva de ani.

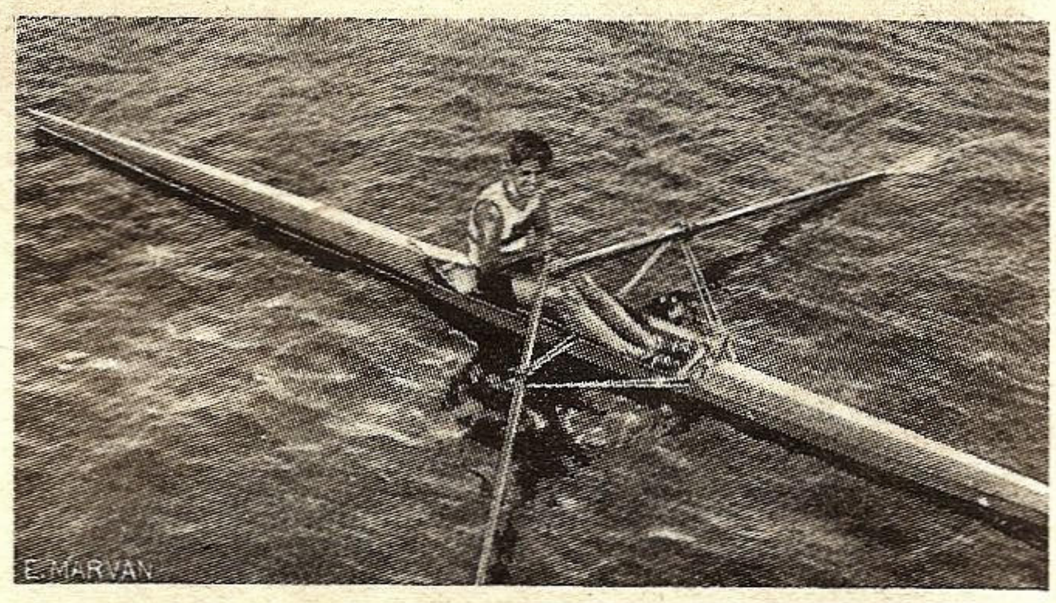
Se pune întrebarea: ce trebue să facem noi azi? Să începem evoluţia acestui sport ca cele două ţări de mai sus, sau să ne avântăm direct la exerciţiile nautice de ultimă oră?

Evoluţia este o lege naturală în biologie şi chiar în sociologie, o lege de la care nu se pot abate fiinţele vieţuitoare fără a se resimţi de sguduiri. In ceeace priveşte însă aplicarea metodelor perfecţionate în diverse ramuri de activitate, aceasta nu poate fi de cât un bine. Intrebuinţând un fel de a vorbi, trebue să profităm întotdeauna de experienţa altora, când nu este nevoe să trecem noi înşine prin ea. Oare România nu a ajuns în 50—60 de ani la un punct de civilizaţie până la care altor popoare le-a trebuit câteva veacuri?

Prin urmare putem trece foarte bine la cele mai moderne exerciţii sportive nautice, atunci când împrejurările şi mijloacele ne permit.

De sigur că începătorii şi cei cari au mijloace materiale reduse se pot iniţia în sportul vâslitului pe bărcile pe cari le găsesc la îndemână. Sfătuesc pe aceştia să recitească cu multă luare aminte articolul *„Pentru începătorii sportului nautic"* al d-lui G. M. dintr'un număr anterior al revistei „ROMÂNIA MARITIMĂ ŞI FLUVIALĂ".

E drept că pentru a ne deda din plin acestui plăcut sport al vâslitului e bine să avem la dispoziţie material cât mai potrivit pentru aşa ceva. Acesta costă bani şi pentru cei mulţi, cu mijloace modeste, singura soluţie este să înfiinţeze societăţi cari singure pot aduna fondurile necesare.



Schif.

O societate nautică, sau club nautic, cum obişnuesc a zice unii, poate lua uşor fiinţă. Oricare din cititorii acestor rânduri poate fi un iniţiator. Adresându-se prietenilor, vorbindu-le cu căldură şi convingere, e destul ca la început să se grupeze 5—6 inşi, cari prin propagandă susţinută să poată face lucruri minunate. Vor fi şi destui sceptici, sau îndărătnici, sau obtuji la minte, dar aceasta cred că nu va putea influenţa pe iniţiatorii de inimă. O singură condiţie li se cere. Să facă excepţie de la regula: românului e greu până se apucă, că de lăsat uşor se lasă.

Mă adresez îndeosebi celor tineri, şcolarilor şi întregului tineret studios în care tronează energia, vioiciunea, elanul, iniţiativa şi speranţa către mai bine. Ii încredinţez că vor găsi destui mai vârstnici cari să-i înţeleagă şi să-i ajute, cum am văzut o pildă la d. Inginer Iliescu-Brânceni şi la inimoşii conducători ai Ligei Navale Române.

Să presupunem că o nouă societate sportivă nautică s'a înfiinţat. După preferinţele membrilor fondatori şi mai ales a mijloacelor, societatea îşi poate limita activitatea la exerciţiile nautice ale bărcei cu lopeţi, sau se poate amuza şi în alte ramuri nautice: barca cu pânze (yachting), barca cu motor, etc.

Ori care ar fi preferinţele şi posibilităţile societăţei care doreşte a face exerciţii de vâslire, să nu uite că prima grije pe care trebue s'o aibă este aceea ca: *membrii înainte de a se sui în barcă, să înveţe a înota.* Aceasta este absolut obligatoriu pentru acei cari voesc a se îndeletnici să conducă *skiful*.

---

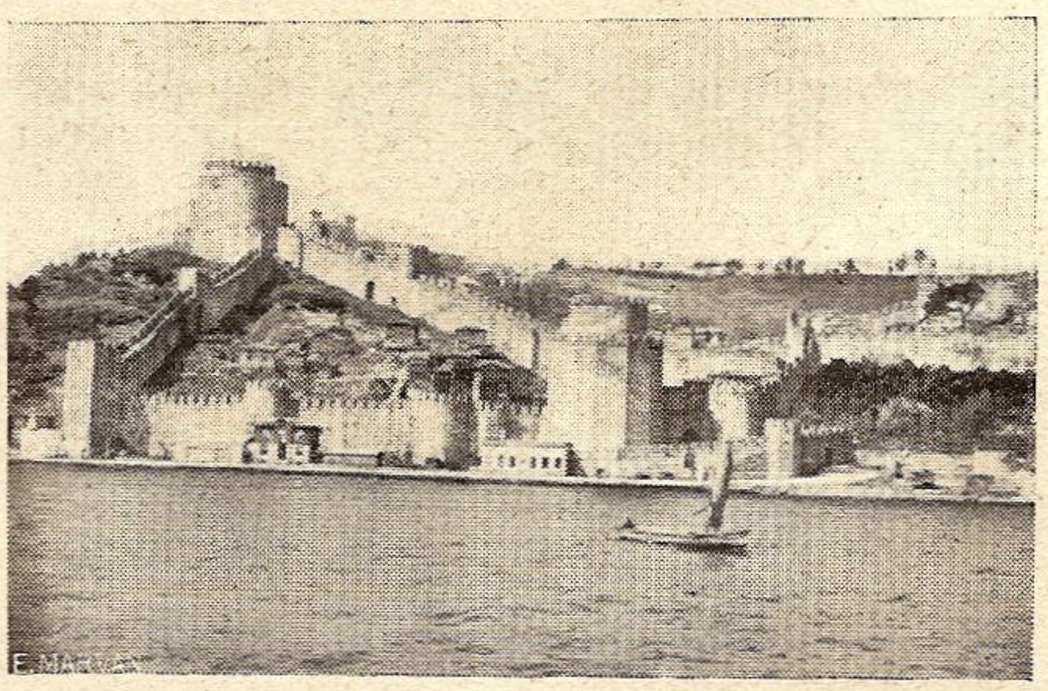
apel la o anumită manevră a velaturei, ţinând cont în acelaş timp de toate forţele, cari în acel moment acţionează asupra vasului, şi cari i-ar putea compromite reuşita manevrei. Aceste piedici se resimt şi mai mult în anumite împrejurări: plecare dela ancoră, sosire şi ancorare într'un loc unde sunt deja alte vase etc., când comandantul trebue să arate maximumul de fineţe şi de promptitudine în manevrele de executat.

Un drum cu un vas cu vele, pe o distanţă mai lungă, nu se reduce la simpla chestiune de a trage drumul pe hartă, a ţine capul la compas, a face punctul din când în când, a face atenţie la accidentele de navigaţie şi a încredinţa mersul vasului bunei funcţionări a maşinei. In cazul unui velier, odată drumul tras pe hartă, şi admiţând că în primul moment vântul este favorabil, călătoria nu este de fapt de cât o continuă manevră, zi şi noapte, deoarece mersul vasului fiind în funcţie de intensitatea şi direcţia vântului, va trebui să potrivească continu velatura, fie modificându-i suprafaţa, fie modificând orientarea vergilor. Dacă vântul îşi schimbă direcţia, va trebui să se aducă vasul în direcţia impusă de vânt şi a trage pe hartă alt drum etc. Dar dacă chiar dela plecare, trebue să se facă un drum exact în contra direcţiei de unde vine vântul? In acest caz, conducerea vasului, nu va fi decât o continuă serie de manevre, deci de drumuri diferite (cari trebuesc trase pe hartă) pentru a putea continua drumul în direcţia hotărâtă.

(Va urma)

CERCETAŞII PE DRUMURI DE APĂ

In zilele de Paşti, „Principesa Maria", albă şi curată, ca o lebădă, îşi făcea drumul de întoarcere dela Constantinopol, Istanbul cum se numeşte acum oficial. Stambulul de altă dată, de unde ne veneau războaiele şi năvălirile de armate duşmane, domnitorii streini culeşi de prin Fanar, şi firmanele de detronare a celor cari nu mai erau pe placul sultanilor, ai vizirilor sau chiar ai paşalelor.



Vedere pe malurile Bosforului.

Pe apele jucăuşe ale Mării Negre, în care un soare generos îşi împletea razele aurii cu unda sclipitoare şi albastră a mării, vasul aluneca uşor, lăsând în urmă o dâră de spumă albă, întretăiată de petele de fum ieşit prin coşul maşinilor.

Intreaga atmosferă te îmbia la reverie. Gândurile se depănau unul după altul şi amintirile fugeau în urmă cu mulţi ani.

Din când în când, şirul gândirii era întrerupt — pe puntea din provă veneau frânturi de cântece şi glasuri tinereşti, pe care un val părăsit cine ştie din ce adâncuri, izbindu-se mai puternic de pântecul de oţel al vasului, sau un crâmpei de vânt mai sburdalnic, le acoperau din nou.

O sută şi doisprezece cercetaşi, în uniformele lor originale, purtând cravatele multicolore ale ţinuturilor diferite de unde erau, călătoreau în drum spre ţară, ducând cu ei amintirea plăcută a zilelor petrecute cu voie bună şi cu folos, în ospitalierul Istanbul.

Imaginile locurilor văzute se succedau una după alta, ca într'un film de cinematograf: Bosforul, cu aşezările lui pitoreşti, agăţate pe colţuri de stâncă, cu grădini suspendate ce se oglindesc în mare, cu case cari par cuiburi frumos cizelate, în lemn sau în piatră, cu gratii la ferestre, pe care nu ştii ce copil, le-a aşezat unul peste altul într'un joc de imaginaţie; Therapia, colţ de petrecere şi răcoare, refugiu pentru zilele prea călduroase ale verii; Cornul de aur, cu siluetele avântate spre cer a zecilor de minarete şi cu catargele sutelor de corăbii profilate pe apusuri de soare minunate; Arhipelagul Prinţilor, cu insulele presărate, ici şi colo, stânci enorme pe care destinul le-a aruncat în calea corăbierilor, locuri de desfătare pentru ochi şi de odihnă; Seraiul cu bogăţiile lui enorme, adunate de sultani din impilarea atâtor popoare peste care au stăpânit; ruinele de tot felul, atâtea civilizaţii suprapuse în caturi bine distincte.

Unii dintre cercetaşi văd pentru a doua şi chiar a treia oară aceste adevărate minunăţii. Acum sunt în drum spre casă şi cântă de bucuria revederii celor rămaşi. Dar dacă postul de Radio-telegrafie, într'un moment ar primi o ştire, ca vasul să se întoarcă din drum şi să se oprească din nou la cheiurile Perei sau Cornului de aur, nimeni n'ar protesta. Veselia ar rămâne aceiaş. Bucuria revederii oraşului părăsit numai de câteva ore, ar fi o bucurie tot atât de sinceră ca şi bucuria revederii celor de acasă. De ce atâta dragoste pentru aceste locuri?

Cercetaşii, de mici sunt duşi în călătorii îndelungate. Mergând pe jos, pe drumurile de piatră, sau de pământ ale câmpiilor şi munţilor, duşi cu viteza fulgerului dela un capăt la altul al ţării de trenuri rapide, purtaţi pe valuri de Dunăre sau de mare, de vase cu pântec încăpător, ei învaţă să iubească locurile pe unde au trecut sau unde au poposit o zi, un ceas, sau pe care le-au întrezărit numai o clipă, din fuga trenului sau a vaporului.

„Dacă îmi iubesc ţara, aşa cum mi-o iubesc, dacă spiritul de sacrificiu pentru ea este atât de puternic în mine ,este pentrucă îmi, cunosc ţara", — spunea un scriitor francez din veacul trecut. „De mic, fiind copil de trupă într'un regiment de infanterie, mergând pe jos, sau din vârful căruţei de bagaje a regimentului, am cunoscut ţara şi am iubit-o".

Aşa şi cercetaşii noştrii, călătorind prind să cunoască şi să-şi iubească ţara, iar dacă trec graniţa învaţă să vadă şi să aprecieze aceia ce a dat geniul şi munca celorlalte popoare. Ei rămân cu nostalgia locurilor văzute şi cu dorul de a călători cât mai mult.

Inainte de războiu, câţi dintre noi, tineri sau bătrâni, luau drumul muntelui, sau „drumul fără pulbere" al Dunării. Şi totuşi, ce schimbare de necunoscut este acum. Societăţile de turism ieşite ca din pământ, prospere, cu membri numeroşi, cutreeră ţările şi mările. Munţii încep să se acopere de cabane de adăpost, unde să poată petrece o noapte sau chiar mai mult excursioniştii alpini. Cercetăşia şi conducătorii ei de altă dată au avut marele rol de a desvolta în sânul tineretului dorul de ducă, dorul de a cunoaşte, dragostea de natură. Tot ei îi rămâne şi rolul de a deschide drumurile noastre de apă şi perspectivele noi cari încă sunt necunoscute. Până acum încercările ei au fost destul de timide. De câţi-va ani însă, începe să se afirme mai mult pe acest tărâm. Cel dintâi contact cu apa, pe care cercetaşii îl au este din 1915. O călătorie de zece zile în Delta Dunării, la care participă şi Principele Carol, Regele nostru iubit de astăzi.

Seraiul cu bogăţiile lui...

In 1920, mergând spre Londra, la prima jamboree internaţională cercetăşească, 65 de cercetaşi ,călătoresc dela Constanţa la Neapole şi înnapoi, cu „Impăratul Traian". La doi ani după aceia, un alt grup se duce la Cospoli.

Dela 1929, în fiecare an, cercetaşii călătoresc tot mai des pe Dunăre, mergând spre Deltă, acea formaţie geologică, unică în Europa, care oferă călătorului, la numai trei zile de Londra şi Paris, aspectele întrunite ale Deltei Nilului, ale Missisipilor şi ale Con-

PREVENIREA INECULUI

de Dr. EUGEN T. PETRESCU

Cu cât vara este mai călduroasă, cu atât este mai mare numărul celor cari se îneacă în diferitele ape, nu numai la noi dar şi în ţările cele mai occidentale. Explicaţia e simplă: cu cât este mai cald cu atât numărul celor cari se scaldă este mai mare şi la fel numărul celor cari nu ştiu să înoate.

Marea Neagră îşi măreşte an cu an tributul său de înecaţi pe litoralul României şi prin faptul desvoltărei crescânde a întreprinderilor de tot felul cari atrag lume multă, mai ales între Agigea şi Techirghiol.

Mulţi îşi vor reaminti cu durere cum în decurs de câţiva ani, au pierit în valuri nenumăraţi ingineri, avocaţi, medici, studenţi, meseriaşi şi atâţia alţi folositori cetăţeni a ţărei noastre.

S'ar putea stăvili această nenorocire ?

De sigur că da.

Prevenirea înecurilor este cea dintâi măsură care trebue luată la ţărmul mărei şi când autorităţile cred că nu au scos destule fonduri dela hotelieri şi vizitatori, încă pot lua măsuri în acest sens, fără ca să le coste *nimic*. Pentru aceasta n'au decât să *impună* diferitelor întreprinderi turistice sau balneare, să ia aceste măsuri. Ce mare cheltuială ar fi, să zicem, pentru un hotel ca pe plaja care-i corespunde să pună câteva placarde prin care să atragă atenţia clienţilor asupra pericolului de înec, să aibă o trusă pentru dat ajutor şi chiar o barcă de salvare ?

O iniţiativă care ar aduce poate şi mai bune servicii, ar fi înfiinţarea unei „Societăţi de Salvare" la care să concureze autorităţile, obolul public şi mai ales diferitele întreprinderi balneo-climatice. Conducătorii societăţei s'ar îngriji de aplicarea măsurilor pe cari le propun mai la vale. S'a mai vorbit despre acesta şi.. aşteptăm.

Pentru ca imboldul pe care voesc a-l da prin acest articol să fie mai eficace, nu mă voi mărgini numai la observaţiuni drepte, ci voi arăta şi măsurile necesare atât pentru prevenirea cât şi pentru salvarea de la înec. Unele din aceste măsuri le-am văzut aplicate în ţări străine şi cu mici modificări, ceeace propun pentru litoralul Mărei Negre se poate aplica la toate strandurile şi chiar la... basinele de înnot.

Ţin a atrage atenţiunea că în mare se îneacă adeseori foarte buni înotători în ape dulci şi basinuri, înotul la Mare având unele modalităţi despre cari vom mai vorbi.

Pentru a fi mai scurt în expunere dau în rezumat şi pe puncte măsurile despre cari vorbii, cei în drept putând aduce modificările pe cari le cred necesare.

1. Pe litoralul Mărei Negre unde se instalează tabere, hoteluri sau orice fel de grupări de persoane (sportive sau nu), să se afişeze cu litere mari un regulament, care să fie tipărit şi în mici broşuri, în care să se arate îndatoririle vizitatorilor: păstrarea higienei, moralei, respectarea măsurilor preventive ale înecului, etc.

2. La fiecare 200 m., pe plaje, să se aşeze o placardă de tablă, fixată pe ţăruşi puternici, pe care să se descrie şi să se facă o schiţă a fundului mărei din acea regiune. Când este cazul, se va indica şi punctele periculoase. Placarda ar avea cam următorul cuprins:

Plaja dela Eforie.

ATENŢIUNE!

FUNDUL MĂREI IN DREPTUL ACESTA COBOARĂ LIN (SAU COBOARA BRUSC, etc.).

LA DISTANŢĂ DE ATÂŢIA METRI DE ŢĂRM AJUNGE LA ADÂNCIME DE 1.50 m. PENTRU NEINOTĂTORI, DELA ACEASTĂ DISTANŢA E PERICOL.

LA 50 METRI CĂTRE DREAPTA (PRIVIND CĂTRE MARE), FUNDUL MĂREI COBOARA BRUSC LA ADÂNCIMEA DE 2 METRI, etc. etc.

Având în vedere că în fiecare an bancurile de nisip se modifică, să se controleze regulat fundul mărei când începe sezonul, aducându-se placardei modificările respective.

3. La fiecare 500 metri şi în orice caz în dreptul oricărei grupări de persoane care trece peste numărul de 40, să se instaleze un *post de ajutor*, utilat cum vom descrie mai la vale.

4. Din 500 în 500 metri, în apropierea posturilor de ajutor, se vor afişa placarde mari prin cari se vor atrage atenţia asupra pericolului înecului, cam astfel:

---

go-ului. In fiecare port cercetaşii îşi organizează acum formaţiuni marinăreşti, pentru practica sportului şi a călătoriilor pe apă.

Este încă mult de făcut pe acest tărâm. Prea multe secole am fost îndepărtaţi dela folosirea drumurilor de apă, pentru a nu ne fi resimţit. De acum însă toate căile ne sunt deschise. Trebuie numai să ştim să le folosim. Pentru aceasta avem nevoie ca spiritul de navigaţie şi călătorii depărtate pe mări să renască. El nu poate renaşte decât prin tineret şi cu el; iar tineretul cercetăşesc prin dinamica organizaţiei din care face parte ,prin sufletul lui veşnic cercetător, poate avea cel mai mare rol în renaşterea acestui spirit.

După cum cercetaşilor se datoreşte în cea mai mare parte mişcarea noastră turistică de astăzi, tot lor li se va datora şi mişcarea pe drumurile de apă.

Gândurile se opriră deodată în loc. Prin tribordul vasului se zărea venind „România", plecată pe drumurile Alexandriei şi ale Levantului, pe care le străbate de zeci de ani.

Un salut schimbat, o fluturare de fanion la pupa, telegrafiştii bordului îşi transmit unul altuia, cum a fost drumul, apoi totul reintră în normal.

Vasul aluneca uşor, lăsând în urmă o dâră de spumă albă. Gândurile se depănau unul după altul. Cercetaşii din prova se auzeau din nou cântând.

O sută şi doisprezece cercetaşi din toate colţurile de ţară, se întorceau acum spre casă.

ALEXANDRU DAIA

PERICOLUL INECULUI !

Inotul la mare diferă de acela în ape dulci.

Bunii înotători în ape dulci s'au înecat aproape de ţărmul mărei.

Când sunt valuri mari evitaţi a înota dacă nu ştiţi cum să eşiţi din ele la ţărm. ACI ESTE PRIMEJDIA CEA MAI MARE.

Cine nu ştie să înoate bine în valuri, chiar când e marea liniştită să nu se depărteze la larg, marea schimbându-şi aspectul foarte repede.

Glumele proaste vor fi pedepsite cu cele mai mari amenzi (ex. acei cari strigă după ajutor fără ca să fie nevoe reală, etc.).

5. In locurile unde sunt grupări mai mari pe plaje, conducătorii acestora sau proprietarii diferitelor întreprinderi să fie obligaţi a plasa gardieni, sus pe faleză, între orele 8—12 şi 3—6 (15—18), când este mai mare aglomeraţie de scăldători. Indatoririle gardienilor sunt :

a) să privească *tot timpul* pe cei cari stau în apă, pentru a putea da alarma îndată ce ar vedea pe cineva în pericol. Dacă mijloacele permit, gardienii vor avea binocluri.

b) gardienii vor fi prevăzuţi cu o goarnă spre a aviza postul de ajutor în caz de pericol şi spre a atrage atenţia celor cari se depărtează prea mult de ţărm, în locurile unde nu e voe să se facă acest lucru.

Un gardian de plajă.

c) gardienii nu au voe să citească sau să stea de vorbă *absolut* cu nimeni, pentru că aceasta i-ar putea distrage tocmai când poate ar fi nevoe să dea alarma de primejdie.

d) gardienii vor avea semnalizări convenţionale, atât prin goarnă cât şi prin fanioane, cu posturile de ajutor. Pentru aceasta vor face mai din vreme exerciţii ca să poată fi de acord şi bine înţeleşi la nevoe.

e) pentru ca serviciul gardienilor să le fie cât mai comod, de carece atenţiune încordată este foarte obositoare şi pot adormi, vor fi îmbrăcaţi în haine subţiri, albe, vor purta cască colonială, ochelari uşor fumurii şi chiar umbrelă şi un scăunel portativ.

f) nu este rău ca să existe un gardian, pentru o rază mai mare, bine înţeles, în orele când e lume puţină pe plaje (12—15) spre a se putea da un ajutor şi rarilor imprudenţi cari ar putea fi în primejdie în acest timp.

6. Posturile de ajutor despre cari am spus că e bine să se găsească situate din 500 în 500 metri, trebuesc prevăzute cu :

a) un cort bine fixat ;

b) material sanitar necesar atât pentru accidente ce pot surveni şi pe uscat, cât mai ales cu materialul necesar pentru a da ajutor înecaţilor : o trusă Legendre & Nicloux cu tuburi de oxigen de rezervă, 2—3 pense pentru limbă, 2—3 depărtătoare de maxilare, numărul înecaţilor putând fi mai mare în acelaş timp (răsturnarea unei bărci, etc.), diferite pense port-tampoane pentru scoaterea lichidelor din gura înecatului, etc. ;

c) la postul de ajutor va fi în permanenţă de gardă, un medic, în orele când este mai multă lume pe plaje (8—12 şi 15—18) ;

d) în afară de medic, va fi în permanenţă, adică şi în orele când medicul e liber, un paznic cunoscător în ale serviciului sanitar, de preferinţă un agent sanitar ;

e) o lampă de spirt sau „Primus" pentru a se putea încălzi apa necesară unei buiote sau ceai, etc. ;

f) două-trei pături de lână ;

g) siringi, bisturie, medicamente de urgenţă : cafeină, oleu camforat, adrenalină, eter, etc. ;

h) la fiecare post de ajutor e bine să se găsească o barcă de salvare, dacă se poate, de construcţie specială pentru a nu putea fi răsturnată de valuri mari. Bărcile de salvare vor sta ancorate în dreptul posturilor de ajutor, gata să intervină la nevoe. Nu va fi permis absolut nimărui să întrebuinţeze aceste bărci pentru plimbări de distracţie sau alt scop. Dacă aceste bărci sunt prevăzute cu motor, cu atât mai bine.

i) odată ce este vorba de bărci de salvare se înţelege dela sine că pe lângă acestea se vor găsi 2—3 colaci de salvare, fringhii marineşti cu noduri, etc.

j) în afară de bărcile de salvare, este bine, dar nu absolut necesar, ca pe distanţa dintre Agigea şi Movilă să crucişeze toată ziua un yacht de câteva tone, care poate lua lume pentru plimbare, însă care nu se va depărta prea mult de ţărm.

Propunând cele de mai sus, nu trebue să se creadă că în mod indirect tind a pune piedici bunilor înotători cari ar fi mereu sâcâiţi de goarnele gardienilor. Tocmai contrariul socotesc. Pentru ei se vor fixa câteva puncte bine alese, unde nu vor fi deranjaţi de neştiutori ai înotului. Aci se vor perfecţiona în sporturile nautice, mai ales când vor fi sub auspiciile unor societăţi ad hoc. Pe de altă parte publicul va putea admira de pe faleză adevăratele sporturi nautice.

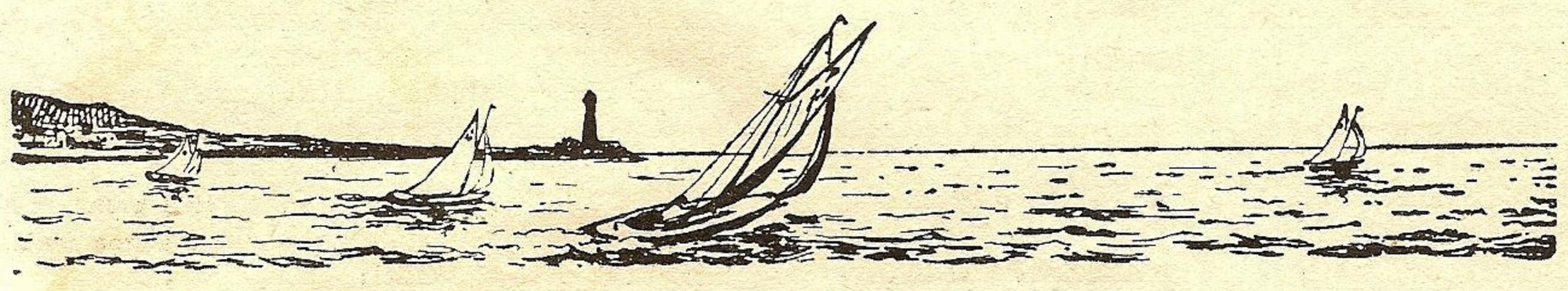
In aceste locuri de asemeni nu trebue să lipsească postul de ajutor, pentru că şi aci riscurile sunt destul de mari.

Sunt de părere ca nerespectarea măsurilor despre cari vorbirăm, să atragă pedepse cu amenzi cari vor forma un fond pentru întreţinerea acestor măsuri.

In privinţa salvărei dela înec cât şi asupra ajutoarelor medicale ce trebuesc date înecaţilor vom mai reveni.

Dr. EUG. T. PETRESCU

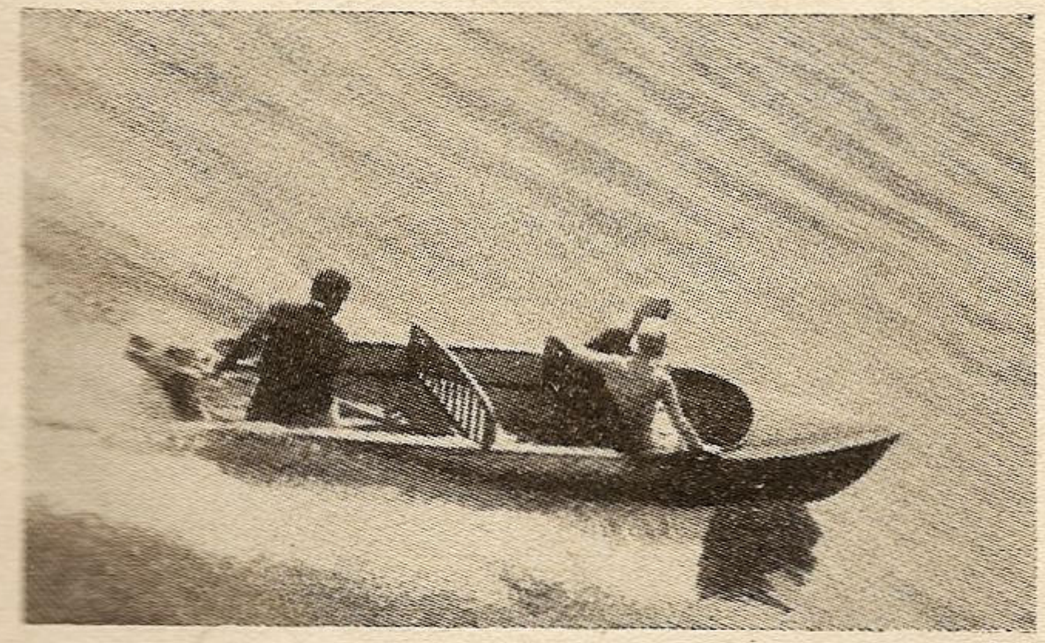
9 Mai 1933.



MOTOARE DE BARCĂ PESTE BORD

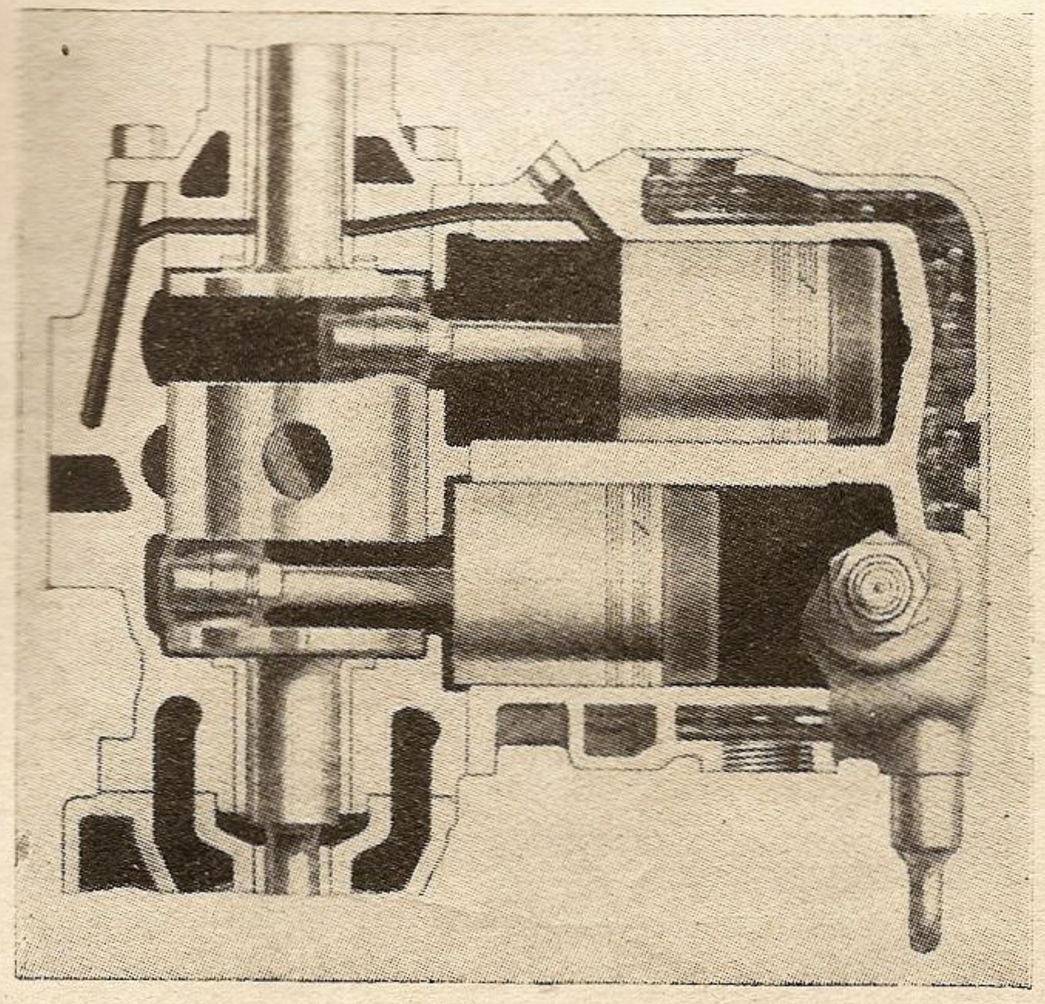
Ing. N. ILIESCU BRÂNCENI

Sunt deseori întrebat, pe diverse căi, asupra motoarelor de barcă zise în America, de unde ne şi sosesc, ,,outboard" (pronunţă ,,autbord"); de aceia sunt foarte bucuros să răspund amabilei invitaţii a acestei reviste, arătând, pe scurt, modul de funcţionare şi avantagiile ce prezintă aceste motoare care au cucerit cu iuţeală vertiginoasă inima a sute de mii de iubitori ai căilor pe apă.



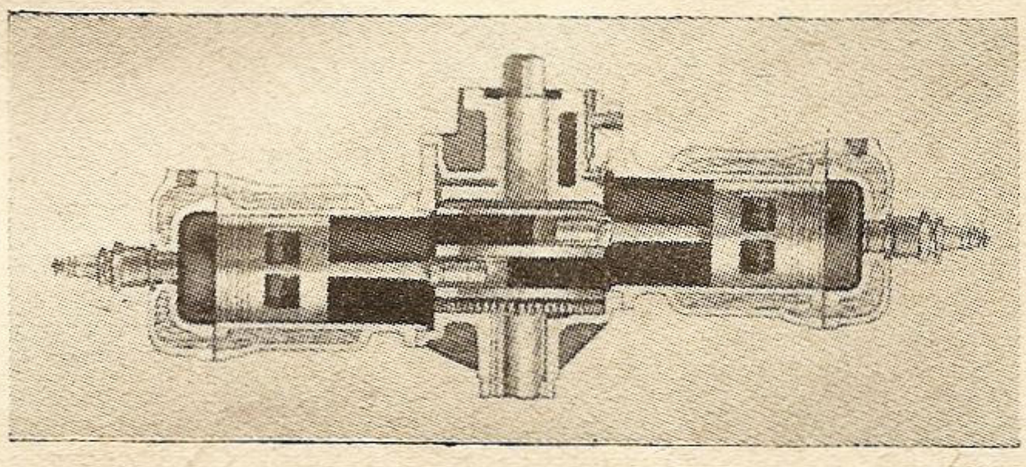
Barca cu motor Iohnson.

Au mai totdeauna doi cilindri — (cele foarte mici au numai unul, cele foarte mari, chiar patru) — aşezaţi alături sau opuşi (twin). Construcţia cu cilindri opuşi e ceva mai eftină; cea cu cilindri alăturaţi, deşi ceva mai scumpă, are însă avantajul de a da exploziile alternate, ceeace sporeşte regularitatea ciclică şi face să dispară orice vibraţie.



Motor în doi timpi, doi cilindri alăturaţi. (Iohnson 4—12 H. P.).

Ciclul după care funcţionează motoarele ,,peste bord" este cel în ,,doi timpi" adică la fiecare ducere şi întoarcere a unui piston corespunde o explozie. Acest ,,ciclu" permite o construcţie simplă şi robustă, motorul putând fi astfel pus în mâinile oricui, de oarece orice organ mobil (afară de piston şi bielă) este suprimat. Nu mai e nevoe de supape, nici de arcurile şi nici de ridicătoarele lor, nici de arborele cu came şi nici de angrenajele ce ar trebui să comande arborele cu came. Distribuţia se face în modul cel mai simplu din lume prin însăşi jocul pistonului, care în cursa lui închide şi deschide gura unor canale turnate în fontă dintr'o bucată cu blocul motor. Tot pistonul, provoacă prin faţa dinspre carter, aspiraţia benzinei şi aerului din carborator precum şi o uşoară compresiune prealabilă a amestecului astfel format. La momentul oportun, pistonul stabileşte o comunicaţie între carter şi cilindru propriu zis; gazele proaspete, graţie compresiunei prealabile, năvălesc în cilindru şi gonesc gazele arse printr'un alt orificiu pe care deasemenea pistonul a avut grijă să-l descopere din vreme.



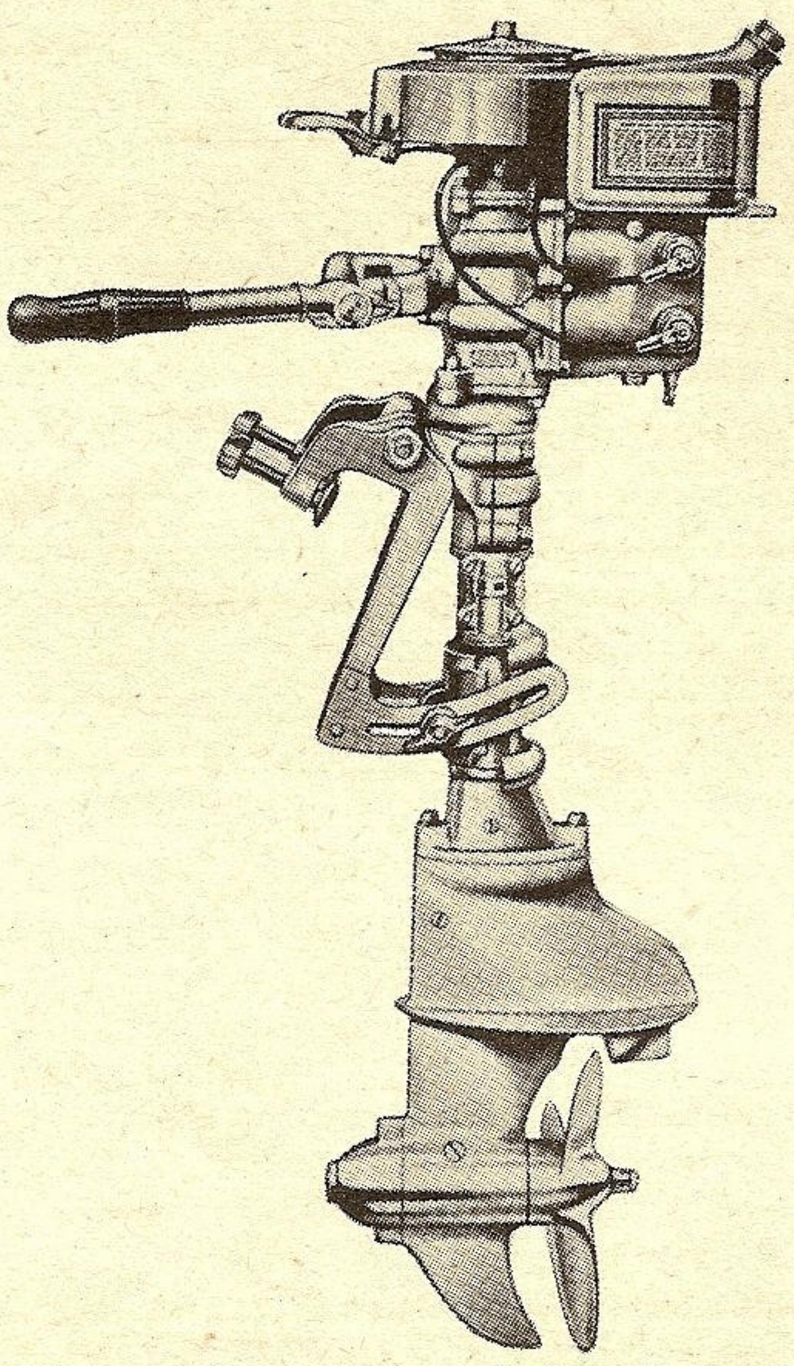
Motor în doi timpi, doi cilindri opuşi. (Iohnson 16—24 P. H.).

Cum vedem, pistonul devine un fel de factotum; el face aspiraţia, el face compresiunea prealabilă a gazelor proaspete în carter; tot el stabileşte comunicaţiile gazelor proaspete şi gazelor arse, şi tae aceste comunicaţii când nu mai sunt necesare!

Gazele proaspete astfel introduse în cilindru sunt apoi, tot graţie pistonului, comprimate mai puternic (5—6—7 atmosfere) pentru ca în momentul în care pistonul se apropie de fundul cilindrului, printr'o scântee electrică, să fie brusc aprinse.

Arderea foarte rapidă a acestui amestec de benzină şi aer (convenabil dozate de carburator) aduce o urcare rapidă de temperatură şi de presiune (cam 27 atmosfere). Intre timp, pistonul a trecut de punctul mort şi se găseşte împins cu putere de această înaltă presiune. Către finele cursei, presiunea a scăzut considerabil, gazele arse şi utilizate, putând astfel fi izgonite afară, de cele proaspete, aşa cum am arătat mai sus. Astfel începe un nou ,,ciclu" care ne aduce o nouă împingere. Cum numărul de rotaţii la aceste motoare e foarte mare, (3500—4000 rotaţii pe minut) aceste împingeri repetate ajung să ne

dea o putere considerabilă. Notăm că dacă ar fi fost vorba de un motor în „patru timpi" împingerile ar fi fost de două ori mai rare şi deci puterea motorului de două ori mai mică.



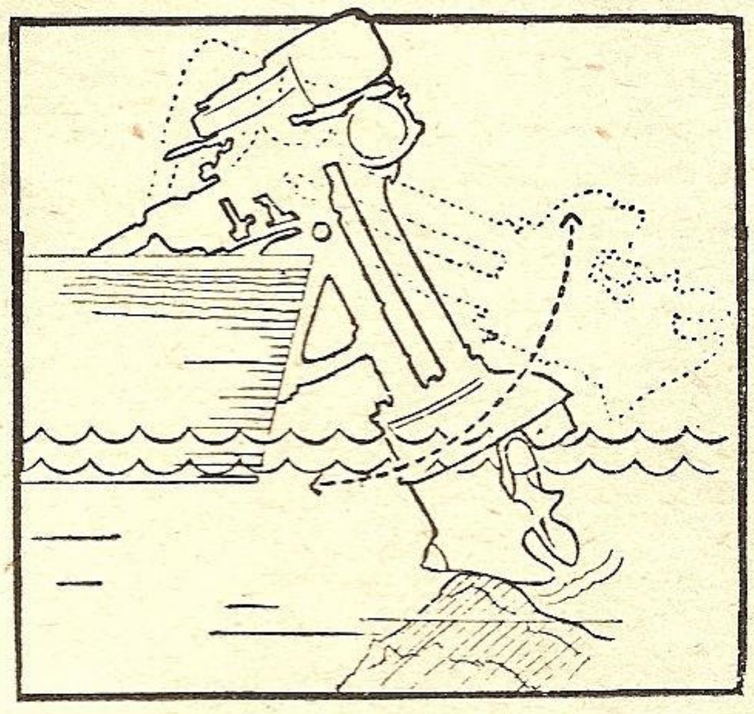
Grup complect cu helice şi dispozitiv de fixare la barcă, rezervor, cârmă, etc. (Iohnson 12 H. P.).

Aşa dar motoarele, peste bord, în „doi timpi" sunt nu numai simple şi robuste, dar ne dau, la greutate egală, o putere mult mai mare ca cele în „patru timpi".

Industria americană, cu enormele mijloace de care dispune şi graţie marelui număr de motoare ce produce în serie, a ajuns să le construiască cu o precizie aşa de mare încât pot roti ca o sfârlează la 3000—4000 rotaţii pe minut fără nici un fel de vibraţie, reuşind astfel să scoată 10 până la 16 cai putere dintr'un motor care nu cântăreşte mai mult de 30—40 kgr. cu toate anexele lui, cu helice, transmisie la helice, tobă de eşapament, circulaţie de apă, rezervor de benzină, cârmă, dispozitiv de ataşare la orice barcă, etc. !

In plus aceste grupe „motor-helice" sunt astfel construite încât pot fi imediat mutate de pe o barcă pe alta, sau scoase şi puse la magazie în timpul nopţii, sau aşezate pe scara automobilului, dacă e nevoe să fie transportate în altă parte.

Un dispozitiv foarte ingenios şi simplu face, că dacă fundul apei e mic, sau dacă întâlnim o piatră ori buturugă, întregul grup se înclină în jurul unui bulon şi ese din apă, permiţând astfel, fără pericol, navigaţia pe ori care întinsură, lângă orice mal, prin orice erburi.



In caz de lovire întregul grup se ridică automatic.

Astă vară am mers astfel multe ore prin lacurile pline de stuf şi erburi din delta Dunărei, fără nici un inconvenient, putându-mă bucura de farmecul unor ţinuturi aproape neumblate de oameni.

Cârmuirea la bărcile prevăzute cu motor peste bord, este mult mai rapidă, mai „în loc" decât la celelalte, fiindcă în loc să ne bazăm numai pe acţiunea apei asupra cârmei, aici însăşi puterea helicei căreia îi schimbăm orientaţia răsuceşte barca cu putere şi provoacă întoarcerea pe un spaţiu ce aproape nu depăşeşte propria sa lungime ! Mersul înapoi devine astfel de prisos ; totuşi el există, în forma cea mai efectivă posibilă ; prin întoarcerea motorului şi deci a helicei cu 180°, ceeace face ca helicea să tragă în plin spre înapoi.

In fine o mulţime de alte dispozitive practice precum : circulaţia apei de răcire prin puterea helicei (fără nici un alt organ mobil); scăparea gazelor sub nivelul apei ; adoptarea unui ambreiaj conic de siguranţă care face ca chiar dacă helicea s'ar lovi de ceva, să nu se rupă nimic; precum şi altele mai mărunte, fac ca aceste motoare să prezinte o mare siguranţă de funcţionare, o rezistenţă şi durată remarcabilă, şi o uşurinţă de manevră necunoscută până mai acum doi-trei ani.

Toţi cei cari au pasiunea apei, sau care profesional sunt legaţi de apă, au astăzi la îndemână un instrument care le poate da cu certitudine toată satisfacţia dorită.

Ing. N. ILIESCU BRÂNCENI

O propunere iubitorilor de apă

Cititorii acestor rânduri îşi vor aduce aminte poate despre călătoria „Pinguinului" descrisă în câteva numere trecute ale acestei Reviste sub titlul „Vânt, Valuri, Stuf".

Unii vor fi avut poate cunoştinţă şi de un alt voiaj mai mare pe care l'am întreprins, tot pe bordul fidelului meu „Pinguin", astă toamnă prin Septembrie, singur pe bord, plecând din Mamaia, pe Marea Neagră către Nord până la Portiţa, apoi pe „marile lacuri" Sinoe, Razelm, Dranov ; tăind Delta pe canalul Principele Ferdinand până în Dunăre la Braţul Sft. Gheorghe ; apoi pe Dunăre la deal prin Tulcea, Reni, Galaţi, Brăila, Hârşova, Cernavoda, Silistra, Turtucaia, de unde cu un camion automobil mi-am adus „covorul fermecat" pe apele Snagovului.

Apus de soare pe Razelm.

Am realizat acest destul de mare program în şase zile ; aproape o săptămână, minunată, între cer şi apă, dormind la întâmplare acolo unde m'apuca somnul şi noaptea, prin gârle şi ostroave ; umplându-mi inima şi ochii de spectacolul veşnic schimbător şi întotdeauna minunat al cerului şi apei.

Acest drum care mi-a lăsat o neuitată impresie şi o puternică nostalgie, voesc să-l fac din nou, în sens invers, plecând din Olteniţa la vale, către finele lui Iunie (poate Vineri 23 Iunie).

Şi acum iată propunerea mea :

Poate că mai sunt şi alţii cari să fie atraşi de aceste rătăciri, oarecum primitive, pe apă. Eu aş fi foarte bucuros dacă, în loc să fiu singur, aş merge cu o „flotă" întreagă.

Dacă deci se găseşte cineva care să aibă un vas, mare sau mic, şi-i convine acest program, rog să se pue în legătură cu mine ; iar dacă vor fi mai mulţi, cu atât mai bine ; avem un „revier" de ape de o Dumnezeească frumuseţe, şi e pentru mine un veşnic subiect de mirare, că nu ştim să ne bucurăm de ele.

Drumul pe Dunăre, prin Deltă şi pe canale nu prezintă nici un fel de pericol. Porţiunea pe „marile lacuri" şi pe Marea Neagră e ceva mai delicată, dar cum nu ne zoreşte nimeni, ne vom alege momentul convenabil.

De altfel, membrii „flotei" au facultatea să-şi termine navigaţia înainte de Mare, bărcile putând fi înapoiate prin mijloace proprii, sau cu vaporul şi trenul.

Este bine înţeles că fiecare vas merge cu mijloacele lui proprii, că etapele vor fi astfel aranjate încât să *poată fi parcurse chiar numai la rame,* că vasele se vor ajuta între ele la caz de nevoe ; este în plus, aproape sigur, că autorităţile din porturi, vor fi fericite să ne ajute după putinţă.

Cine ştie ? Poate că mă pomenesc cu o avalanşă de amatori ! Poate că această călătorie să deştepte interes şi dragoste pentru navigaţia de plăcere, poate să scuture ezitările unora cari ar dori să înceapă dar nu ştiu cum.

Cine ştie ? Poate că vom marca o etapă nouă şi hotărâtoare în cunoaşterea şi cucerirea propriilor noastre ape.

Aştept deci...

ING. N. ILIESCU BRANCENI

O barcă simplă

de Dr. Ing. VLADIMIR MENDL
Arhitect Naval

Pentru practicarea sporturilor pe apă trebuie trei lucruri : apă, bună voinţă şi o barcă. Prima se găseşte în mai multe cazuri decât s'ar crede la prima vedere, a doua este prezentă şi ea de cele mai multe ori, dar a treia lipseşte deseori şi această lipsă zădărniceşte intenţiile cele mai bune.

O barcă costă multe parale, dat fiindcă construcţia ei nu poate fi executată decât de specialişti şi din materiale de multe ori costisitoare. Insă toate acestea sunt adevărate numai pentru bărcile normale, cu corpurile rotunde, făcute de marangozi.

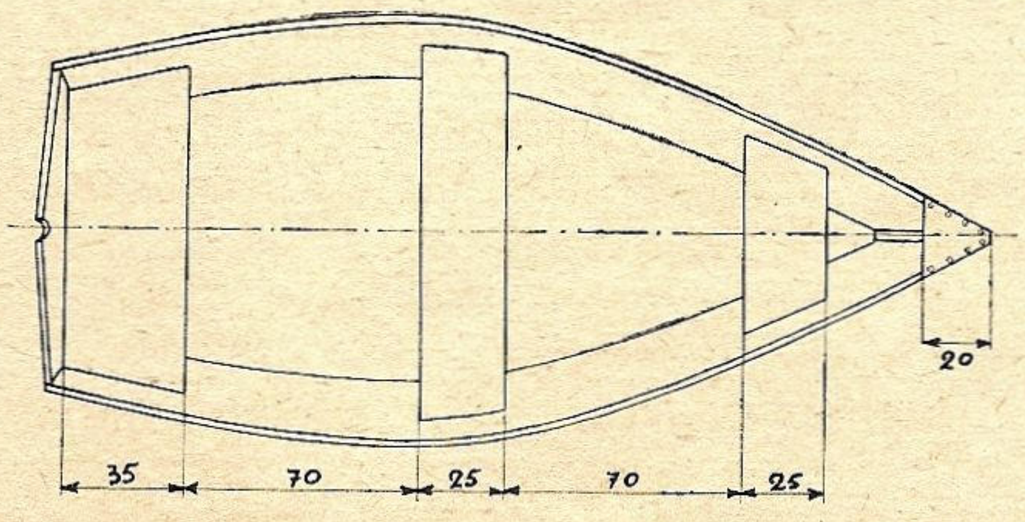
De aceea autorul acestor rânduri, a pregătit planurile unei bărci simplificate, care poate fi construită nu numai de fiecare tâmplar, dar chiar de amatorii însuşi.

După cum se vede din ilustraţia alăturată, barca are fundul plat, ii lipseşte cu desăvârşire scheletul, care îngreuiază construcţia, dispune de o lărgime suficient de mare pentru a fi foarte sigură şi oferă loc pentru două sau cel mult trei persoane.

Lungimea bărcii este de vre-o 3 m. şi nu va putea fi sporită prea mult nu numai pentru faptul că scândurile aflate în comerţ nu sunt de obiceiu mai lungi ca 4 m., dar şi din cauză că o barcă prea lungă de acest tip n'ar mai avea rezistenţă suficientă.

Cârma a fost omisă într'adins, mai întâi că ea nu este indispensabilă pentru o barcă de asemenea dimensiuni şi apoi deoarece ar fi complicat construcţia din cauza ferăriei necesare.

Materialul de construcţie sunt scânduri de brad, cât mai curate şi sănătoase. Dacă vor fi alese, bine uscate şi barca terminată dată bine cu ulei de in fiert şi apoi văpsită cu o văpsea bună, viaţa bărcii va fi destul de lungă. Scânduri curate, adică lipsite cât mai mult posibil de noduri, se găsesc. Mai greu poate va fi găsirea materialului de lărgime suficientă — 40 cm. — pentru părţile laterale.



Drept încheiere voi menţiona că bărci de acest tip au fost construite până în prezent de două ori şi de către amatori, prima dată în vara 1932 în atelierul de tâmplărie al ONEF-ului de către un asistent şi doi studenţi ai Institutului Superior de Educaţie Fizică, iar a doua oară foarte de curând, în dublu exemplar, în atelierul de tâmplărie al Liceului Mihai Viteazul din Bucureşti de către un număr de 10 cercetaşi marinari.

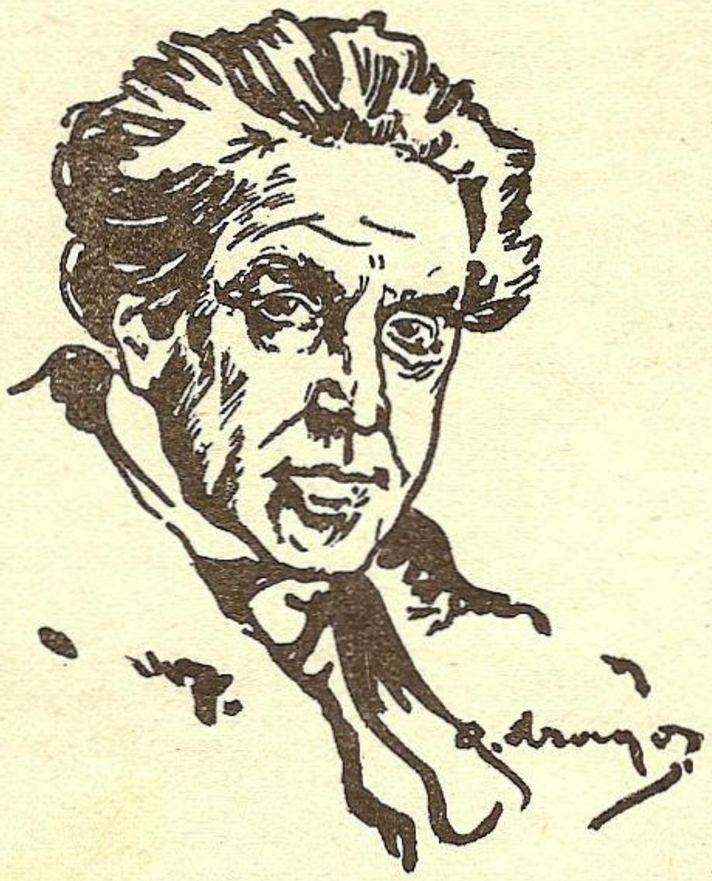
Să sperăm că exemplul lor va găsi imitatori ! !

LITERATURĂ

La moartea lui Jean Bart

S'a prăbuşit un far. Şi noapte
Prin prăbuşire s'a făcut !
— Am întrebat atunci în şoapte
Pământul, dar pământu-i mut.

Am întrebat în urmă marea
Şi marea s'a întunecat,
Înţelegându-mi întristarea
Din glasul meu îndurerat.



S'a prăbuşit un far. Şi 'n spume
Intinsul mării s'a 'mbrăcat.
A fost făclia unui nume
Ce-i va rămâne neuitat.

A fost o rază neclintită
Peste nemărginirea sa.
A fost un suflet de elită
Cum numai marea poate da.

Hueşte marea,... se frământă,
Cerându-şi fiul înapoi.
O doare. Şi 'n durerea-i sfântă
Nu crede 'n lumea de apoi.

Sub biciuirea răzvrătirii
Tot orizontu-i sbuciumat :
Ar vrea să lupte contra firii...
Adâncul, s'a înfiorat.

Născând talaze din talaze,
Izbeşte 'n ţărmul de granit,
Cerând în muget fără fraze
Fiinţa ce i s'a răpit.

. . . . . .

S'a prăbuşit un far. Furtună.
Pe mare, un ofiţer de cart
Se lasă pilotat spre dună,
De umbra marelui Jean Bart.

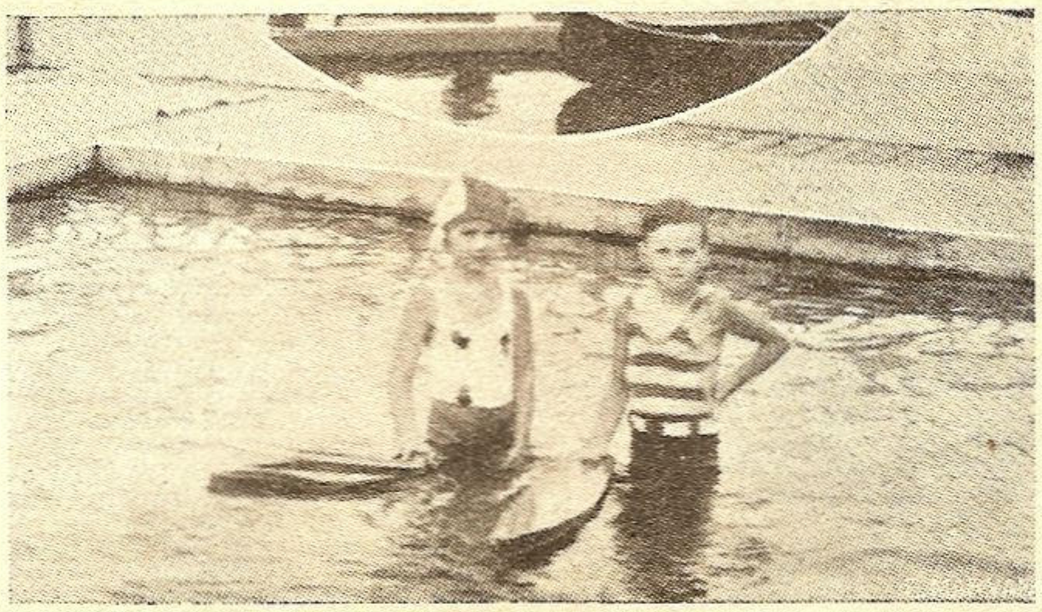
SPRING.

Când voi fi dus pe mare

(Fetiţelor mele Sanda şi Oana)

Fetiţe dragi, când voiu fi dus pe mare,
Să fiţi mai cuminţele ca oricând ;
Tu Sanda — mai cu seamă — ca mai mare,
Să ai mereu în minte şi în gând :

Că marea este veşnic o minciună ;
Ca şi jocul „uite-l, nu-i", în palmă ;
Când nici gândeşti stârneşte o furtună,
Să nici nu crezi c'a fost vreodată calmă.

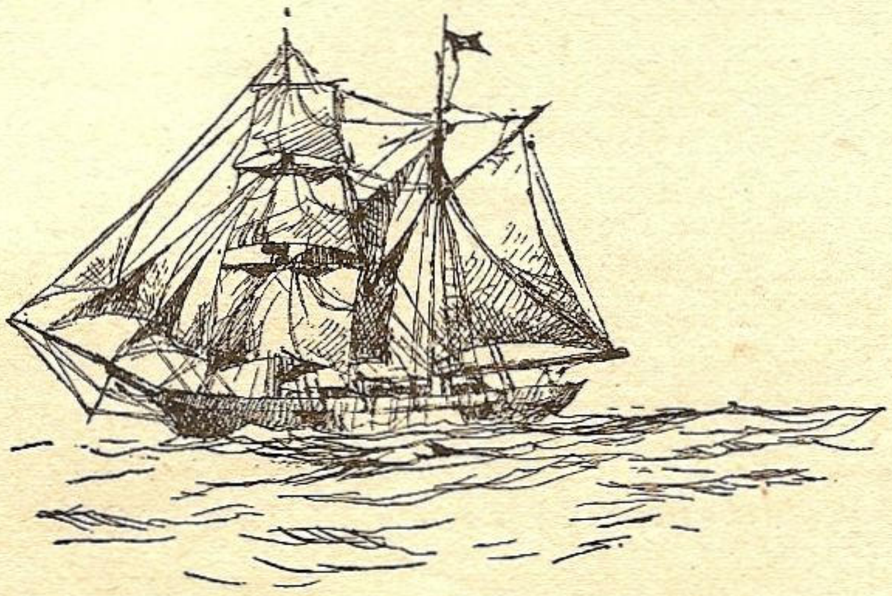


Că ea — când e de vânt înfuriată —
Şi 'ndreaptă răzbunarea-i către noi,
Şi-i place mult să lase fără tată
Fetiţe mici şi dulci cum sunteţi voi.

Fetiţe dragi, când voiu fi dus departe,
Să-i ascultaţi pe toţi, pe toţi din casă ;
Să fiţi aşa cum scrie şi la carte,
S'aveţi purtare bună şi frumoasă.

Iar seara — înainte de culcare —
Să îl rugaţi pe bunul Dumnezeu
Să sprijine pe cei ce sunt în mare ;
Pe-acei ce sunt acolo unde-s eu !

ION PLUTAŞU



E A

(cum am fost prins în mrejele ei)

Mare, mare, tu eşti mare
Tu eşti muza cea mai sfântă
Şi poetul cel mai mare

Cine este „EA" mai întâi ?

Aveţi puţină răbdare şi ascultaţi deocamdată povestea unui mic „duel" cu cineva care, voind să mă tachineze, m'a acostat cu vorbele :

— Am văzut astăzi o muză a d-tale care te-a inspirat multă vreme şi poate te inspiră şi acum.

Cum nici una din cele nouă muze mitologice nu avusese darul să mă inspire, m'am gândit la cele de pe „uscat" şi mărturisesc că-mi „pierdusem busola". Faţă de nedumerirea mea, interlocutoarea preciză :

— Era cu spume la gură !
— Muză şi atât de răutăcioasă ? — întreb eu.
— Aşa e câteodată. Ai ghicit ?
— De loc !
— Inaintea d-tale a mai fost şi a altora şi va mai fi !
— E frumoasă ?
— Chiar când e urâtă !
— E aci în Constanţa ?
— Bine înţeles.
— Brună sau blondă ?
— După „nume" e brunetă.

Lămuririle date mă încurcau şi mai mult. Tovarăşa mea de viaţă scurtă interogatorul şi mă lumină cu o întrebare foarte logică pentru o femeie care se socoteşte unica muză pământeană inspiratoare :

— Eu o cunosc ?
— Da, foarte bine, şi aţi avut mare necaz din cauza ei.
— A fost la mine în casă ?
— Nu, d-ta ai fost la ea cu casă cu tot.
— Ufff ! — răsuflai isbucnind. Am ghicit, e MAREA !... MAREA !... MAREA NEAGRA !

Ea e *„muza cu spume la gură, brunetă după nume, frumoasă chiar când e urâtă, muza atâtor alţi înaintea mea şi a câtor alţi după mine, unica rivală puternică şi statornică a oricării căsnicii de marinar.*

*

Acum aţi aflat cine este „EA" ?

MAREA !

Dar *ce este ea ?*

Dacă în mai toate chestiunile omenirea e împărţită în două tabere, sunt două păreri, — în ceiace priveşte *marea,* părerile sunt atât de numeroase, încât cu mare greutate scriitorul Barral le-a putut aduna în parte :

După *Biblie* marea este grămădirea de ape, după ce ele s'au despărţit de pământuri.

Geograful susţine că prin cuvântul mare trebue să se înţeleagă numai apele care înconjoară continentele.

Naturalistul declară că marea e o cantitate colosală de apă sărată.

Fisicianul vede în ea fenomene de maree, trombe, gravitaţie, echilibru, curenţi, etc.

Chimistul descoperă că e un mare volum de protoxid de hidrogen care susţine în disoluţie clorură de sodiu, de magneziu, etc.

Filosoful pretinde că marea e o picătură în infinit.

Poetul clasic vede în ea o mulţime de zei şi zeiţe ; — cel *romantic* o face să râdă şi să plângă ; unul *realist* îi povesteşte grozăviile ; — altul fără clasificare îi cântă măreţia şi binefacerile.

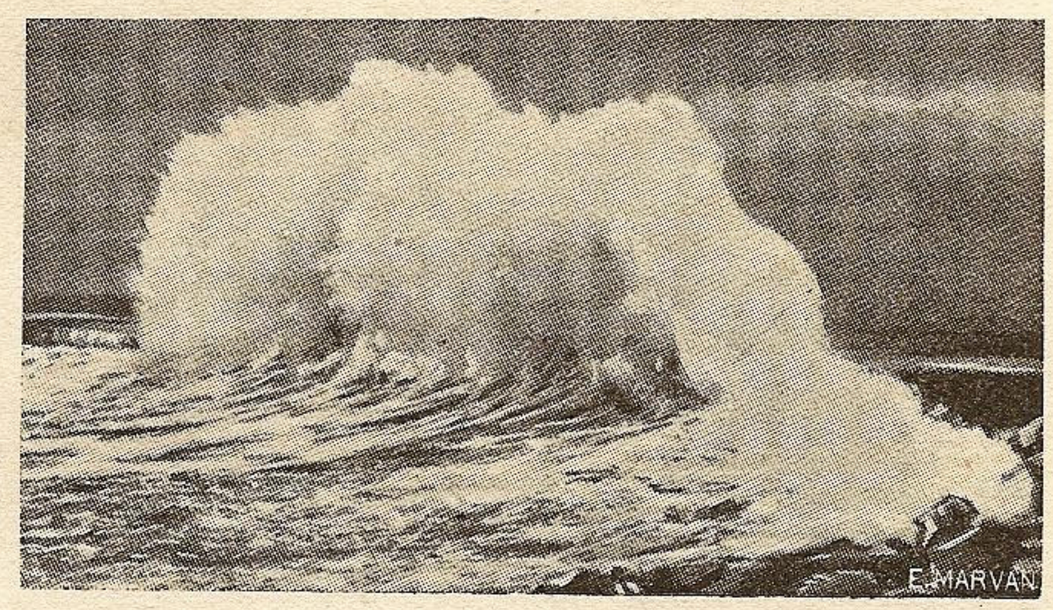
Pentru *negustor,* pentru *călător* marea e un mare drum, — fără praf, cum zice *Pascal.*

Pentru *regi* e un imperiu.

Pentru *popoare* un câmp de bătălie.

Pentru *omul politic* şi pentru *diplomat* marea e o chestiune.

Pentru *pictori* un fond de tablou.



Era cu spume la gură...

Matematicienii afirmă că e un corp a cărui suprafaţă nu se poate măsura.

Pentru *istoric* e arena pe care s'a deslegat cele mai mari conflicte ale timpurilor vechi şi moderne. Marea reaminteşte acel lung şir de călătorii, de războaie, de descoperiri, de cuceriri cari încep cu expediţia Argonauţilor şi merg până în zilele noastre dealungul Oceaniei, în jurul celor doi poli şi pe sub ape.

Marea a făcut pe Cristofor Columb şi toate marile descoperiri ale lumii.

Pentru *romancieri* ea e teatrul uriaş pe scena căruia se zbat pasiuni omeneşti modificate de o existenţă excepţională.

Pentru marinari e o *carieră, o profesiune,* un meşteşug... ea mai este şi un *azil,* o *doică,* a *doua patrie,* un *obicei,* o *pasiune...* tot ea mai e şi *sclavia, exilul, închisoarea... MORMANTUL !*

*

Şi acum... în ce chip am cunoscut-o. Eram băeţandru

şi călătoream cu căruţa dela un sat de pe malul Dunării, — Topalul, — spre Constanţa. Căruţaşul ne spusese că marea se va vedea atunci când vom ajunge pe vârful dealului dela Canara. In mintea mea vedeam deja tabloul : eu în picioare, *sus* în căruţă, pe un vârf de deal, privind *jos* la picioarele mele marea, ca un lac întins.

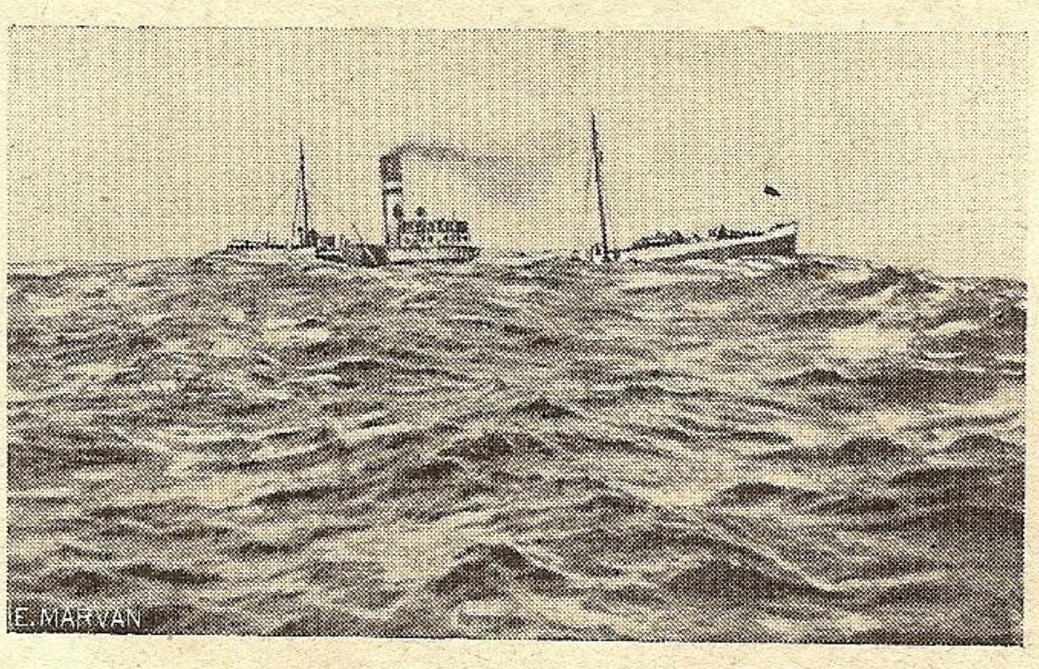
Sosi în fine şi clipa fatală ; căruţa începu să urce muchea dealului. *Deasupra* lui apăru o şuviţă de un albastru strălucitor cum nu mai văzusem nici odată şi care încingea orizontul spre răsăritul către care mergeam. Pe măsură ce caii, obosiţi de drum, abia urcau, fermecătoarea suviţă se tot lăţia, *se înălţa,* furând din albastrul spălăcit al cerului.

Ajunşi în vârf întrebai :

— Unde-i marea ?

— Drept în faţă : tot ce vedeţi albastru e mare.

Dar albastru ce vedeam în faţă nu era un covor întins la picioarele mele, cum îmi închipuisem, ci acea panglicuţă subţire devenise acum o pânză uriaşă până'n



O luptă crâncenă cu apa şi cu cerul în răscoală.

înaltul cerului, care mă privea de *sus,* trufaşă şi învăluitoare. Eu eram la picioarele ei, — nu ea la ale mele ! Simţiam cum mă stăpânea, mă cuprindea, mă înhăţa, cu tot ce era în jurul meu.

O zguduire nervoasă cu tremur şi plânsete a pecetluit cunoştinţa. Din acea clipă am fost al Ei, orice alt plan de viitor căzu şi lupta cu ai mei începu. Eşii victorios mulţumită unei întâmplări, — o nimic, nimic ce mare eşti, — dar aceasta e altă poveste.

Şi MAREA mi-a fost *carieră,* — carieră sublimă cu senzaţii ce nu se pot compara cu cele dela uscat, cu mari răspunderi şi cu răsplătiri imediate, ce nu au depins de bunăvoinţa altora. Nimic pe lume nu poate depăşi repetata mulţumire ce cuprinde pe un marinar când, după o luptă crâncenă cu apa şi cu cerul în răscoală, şi-a legat vasul la cheu !

EA mi-a fost *Patria* — fiindcă în orice colţ al lumii m'aşi fi găsit, tricolorul ce flutura la pupa îmi arăta că sunt tot în România.

EA mi-a fost *azilul,* — mai ales cel sufletesc, — marea alinatoare a oricărei încercări dureroase depe uscatul plin de ispite şi blestemăţii, de răutate şi făţărnicie.

Cu legănarea EI, cu glasul EI, aci blând, aci şuerător, aci tunător, mi-a revărsat în suflet liniştea şi m'a făcut să am puterea a da celor pământeşti valoarea lor reală : un mare ZERO, terminat cu o cruce şi o lopată de pământ !

EA mi-a fost pasiunea unică şi nepărmurită pe care nimic nu a putut-o zdruncina, fiindcă nimic nu a putut-o egala. Pasiunea ce EA inspiră e pasiunea frumosului, pasiunea idealului, pasiunea luptei contra morţii care pluteşte atât în azurul cerului cât şi în azurul mării, şi unul şi altul schimbăcios, înşelător, perfid... dar splendid, sublim, minunat.

Nimic nu poate fi mai întăritor, mai purificator, mai măreţ şi mai a tot stăpânitor ca viaţa de marinar, — cu toate necazurile.

* * *

Şi acum, cărei întâmplări se datoreşte faptul că am putut deveni marinar, am putut învinge cerbicia a lor mei, cari nu voiau cu nici un chip să îmbrăţişez o asemenea *periculoasă* (?!) carieră ?

Reuşind să intru în Şcoala de Artilerie şi Geniu, de unde pe vremuri eşau ofiţerii de marină, la terminarea ei nu puteam fi repartizat armei căreia mă închinasem dela faimoasa întâlnire cu EA, fiindcă părinţii nu voiau cu nici un chip să semneze consimţământul special ce se cere doar la marină, azi şi la aviaţie.

Cum la finele anului mai rămăsese încă patru locuri din zece neocupate la marină, comandantul şcoalei a decis repartizarea din oficiu prin tragere la sorţi. S'a împărţit clasa în patru grupe şi din fiecare s'a tras câte un elev la marină. Ce jelanie pe înfocaţii artilerişti care se văzură trecuţi la o armă fără lampas la pantaloni, fără pinteni la botfori, fără cocoş roşu la chipiu !

In mintea mea copilărească, — aveam 19 ani, — am văzut în nenorocirea altora salvarea mea. Am dat o telegramă acasă, la Constanţa, cu următorul cuprins :

„IMPOSIBIL ARTILERIE. CĂZUT SORŢI MARINĂ".

Prin neatenţia unui umil oficiant telegrafo-poştal, căruia i-am fost recunoscător toată viaţa, telegrama a ajuns în mâna părinţilor cu textul următor :

„IMPOSIBIL ARTILERIE. CĂZUT MARŢI MAGAZIE".

Vă închipuiţi ce a fost acasă; mă vedeau căzut în vre-o magazie, cu vre-un picior rupt — dacă nu amândouă, — şi că ne mai putând călări, am fost şters depe lista artileriştilor, nu se mai putea îndeplini visul tatei, care fusese cavalerist.

Au luat bieţii părinţi primul tren şi cu inima strânsă au venit la şcoală, convinşi că de acolo vor fi îndrumaţi spre spitalul militar. Nici nu le venea să creadă că sunt în şcoală, bun teafăr.

A fost o surpriză pentru mine când i-am văzut în mo-

CU UNDIŢA

de ION AL. BRATESCU-VOINEŞTI

Noi, în loc să păstrăm şi să întrebuinţăm acest minunat mijloc de creare de simpatii, nu numai că-l nesocotim, dar îl nimicim.

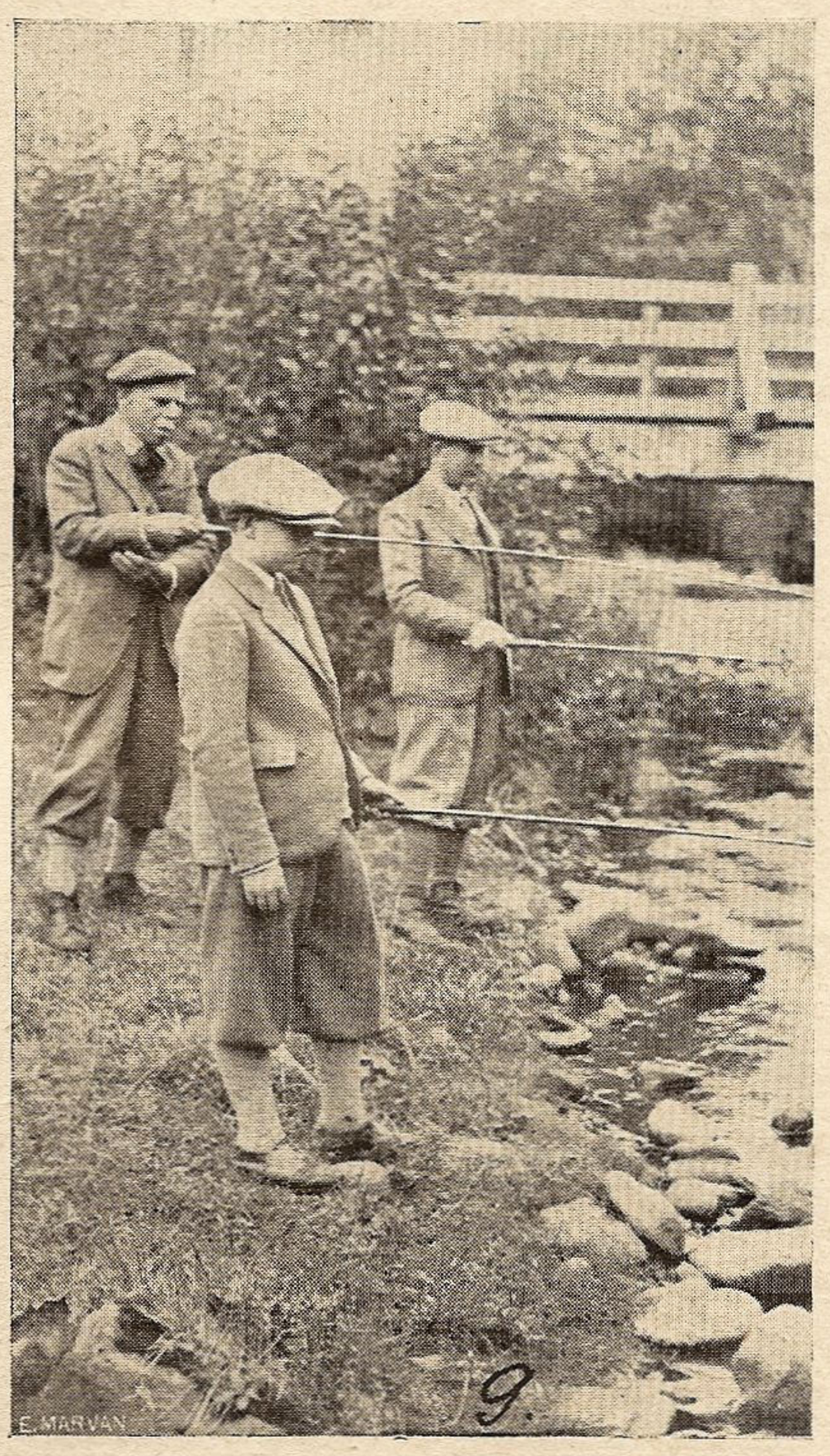
După câştigare de simpatii umblăm totuşi. In acest scop am înfiinţat un serviciu de propagandă costisitor. Sume mari se plătesc pentru scrierea unor articole de laudă a ţărei, pe care nimeni nu le citeşte, unor oameni, care în ziua în care am încetat de a-i îmbuiba cu bani, ne-o bârfesc. Ce mult mai eficace mijloc de a ne crea prieteni desinteresaţi, agenţi vii de propagandă, ne oferă acest pescuit desconsiderat ! Ce uşor puteam dovedi multor englezi, aleşi printre gazetarii lor de seamă, printre scriitorii lor cei mari, legitimitatea drepturilor noastre asupra Transilvaniei, învitându-i în aceleaşi locuri în care veniseră odinioară, bunăoară pe valea Sebeşului, ori pe valea Râului mare şi spunându-le :

— Iată, aţi venit aici în anul cutare. Pentru a ajunge aici, a-ţi trecut prin atâtea comune. V'aţi închipuit atunci şi aţi rămas până azi încredinţaţi că populaţiunea, ale cărei costume şi danţuri pitoreşti din zilele de sărbătoare le-aţi admirat, era o populaţie maghiară, — precum v'aţi închipuit că oamenii îndatoritori, care nu pregetau să intre în apă pentru a vă desgăţa cârligele prinse în vreun lemn, ori ţăranii ospitalieri, care vă ofereau cu bucurie produse de-ale gospodăriei lor şi refuzau plata ce le-o ofereaţi, erau unguri. Puteţi acum constata că toate comunele acestea sunt populate numai cu români şi că români erau toţi cei despre care aţi păstrat o amintire frumoasă, socotindu-i unguri.

In loc de asta ce facem noi ?

Ruşinea mă îndeamnă să tac ; dar convingerea că tăinuirea adevărului înseamnă dăinuirea relelor mă îndeamnă să scriu fără şovăire, cu riscul de a mă vedea învinuit că-mi bârfesc ţara.

De când a dispărut străşnicia şi simţul datoriei administraţiei de odinioară, procedeele prin care s'a ajuns la complecta pustiire a râurilor din vechiul regat se întind pe tot cuprinsul României-Mari ; iar cei ce contribuesc în cea mai mare măsură la propagarea acestei adevărate crime sunt tocmai cei ce au datoria s'o înfrâneze. Fiecare zi vine cu învăţământul ei pentru ilustrarea acestui adevăr.



Măria Sa Voevodul Mihai la pescuit.

Sunt râuri ca Cerna bunăoară, admirabila Cerna, la care pe vremuri veneau străini din toată Europa, atraşi nu numai de valoarea apelor minerale dela Băile Herculane, dar şi de frumuseţea mrenelor, lostriţelor şi păstrăvilor, astăzi complect dispăruţi.

Din sus de Băile Herculane au secătuit-o ţărani din comunele vecine, pescuind zi şi noapte, în tot timpul anului, cu mreje, cu prostovoale, cu otrăvuri şi cu dinamită ; în jos de băi un oarecare, instalând un fierăstrău,

---

desta cameră a ofiţerului de serviciu, — dar mai mare a lor când, după ce mi-au pipăit toate mădularele, au constatat că nici măcar nu-mi scrântisem ceva în „căderea în magazie".

Şi de bucurie că m'au găsit teafăr, *bun de artilerie*, — mi-au dat consimţământul *pentru marină*.

Din aceasta se vede de ce depinde viitorul unui tânăr, — „macazul vieţii" cum ar zice camaradul Klaps.

Şi acum, pe pragul bătrâneţei sunt încă recunoscător anonimului funcţionar P. T. T. din 1899, graţie căruia mi-am văzut visul cu ochii şi lumea întreagă cu vaporul meu românesc !

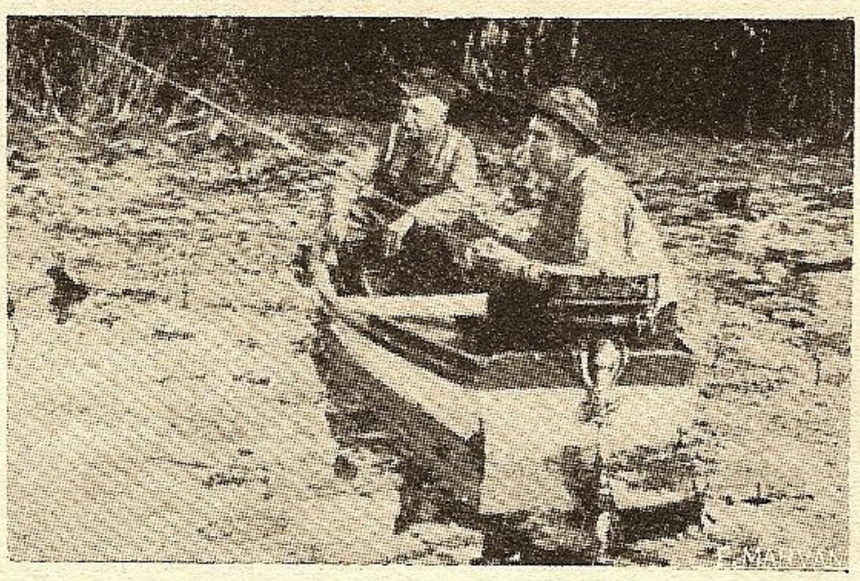
Nimic, nimic, ce mare eşti !

MOŞ DELAMARE

a construit un baraj, care închide complect cursul apei şi nu mai îngăduie urcarea mrenelor din Dunăre în Cerna. Avem dispoziţii precise de lege că cineva nu poate construi diguri care să închidă complect cursul unei ape ; administraţia băilor s'a plâns, a făcut proces, l'a câştigat, dar barajul continuă de a dura, călcătorul de lege a găsit sprijin la politicieni influenţi, care au împiedicat executarea hotărârei judecătoreşti.

Acolo la băile Herculane am fost martor, ba actor, la unele scene pe care trebue să le povestesc.

Sunt câţiva ani de atunci, mă găseam acolo în viligiatură. Pe atunci existau încă păstrăvi în Cerna. In fiecare după amiază mă duceam la pescuit, de unde mă întorceam cu patru-cinci păstrăvi, din care se înfruptau şi câţiva prieteni, cu care luam masa împreună. Intr'o după-amiază prind cinci păstrăvi frumoşi. Intorcându-mă la hotel, aflu că a doua zi sosea în localitate un ministru, cu care eram bun prieten. Duc păstrăvii la birt, rog pe birtaş să-i puie la ghiaţă, hotărât să-i ofer a doua zi prietenului



In baltă, cu undiţa la pescuit.

ce venea. Cum trenul nu sosea decât la opt dimineaţa, mă scol din zori şi plec din nou la pescuit, să-i mai prind vre-o câţiva. In adevăr prind încă cinci tot atât de frumoşi. Pe când mă pregăteam să mă întorc, aud din sus de locul în care mă găseam o detunătură puternică, de dinamită. Pornesc repede într'acolo şi găsesc pe poliţaiul băilor cu trei sergenţi şi alţi câţiva oameni, care culegeau acum din apă peştii ucişi.

Vă puteţi închipui indignarea mea.

— Dumneata ! tocmai dumneata cu sergenţii dumitale ?

— Ce să fac, domnule ? — îmi răspunde, — mi s'a telefonat din Bucureşti că soseşte domnul ministru şi că a poruncit ca, din pământ, din iarbă verde, să-i fac neapărat rost de păstrăvi...

M'am întors repede în băi,—am luat dela birt cei cinci păstrăvi păstraţi la ghiaţă, i-am pus împreună cu cei cinci prinşi acum dimineaţa pe o tavă şi aşa am întâmpinat în scara hotelului prietenul care sosea.

— Uite cum te întâmpin.

M'a îmbrăţişat încântat.

Zic :

— Ţi-i dau cu o condiţie.

— Anume ?

— Să nu primeşti păstrăvii pe care o să-ţi aducă poliţaiul, pentrucă i-a prins cu dinamită şi să-i faci şi o aspră mustrare.

Ce credeţi că mi-a răspuns ?

— Ia lasă-mă, frate, în pace, O să fim la masă o groază de persoane ; ne trebue păstrăvi mulţi.

*

In acelaş an, în ziua de 16 Septemvrie, prin urmare a doua zi de termenul fixat în lege pentru închiderea sezonului de pescuire a păstrăvilor, mă plimbam în sus pe marginea Cernei. Intr'un loc, în dreptul unei adâncături, văd pe marginea apei doi soldaţi, care mi s'au părut că au alure suspecte. Mă scobor la ei şi-i întreb ce fac acolo. La băile Herculane militarii de grade superioare umblă îmbrăcaţi în civil ; iar eu cam am înfăţişare de militar bătrân. Bănuind c'aşi putea fi vre-un militar superior, soldaţii foarte încurcaţi îmi răspund bâiguind că nu fac nimic, se uită la apă. M'apropii de unul din ei, îl pipăi şi-i descopăr în buzunarul bluzei o sticlă cu var nestins, cu un dop prin care era petrecută o pană de gâscă. E un cunoscut mijloc de distrugere, practicat de braconieri. Aruncată în apă, o astfel de sticlă face explozie ca dinamita. Sparg sticla şi încep să-i dojenesc. In vremea asta mă pomenesc cu un maior că scoboară la noi şi mă întreabă ce am cu soldaţii. Ii explic împrejurarea, iar el mă 'ntreabă :

— Ei ! şi dumneata ce treabă ai să te amesteci ?

— Cum ce treabă am ! ? A ! va să zică sunt puşi de dumneata să facă isprava asta ! Cum e cu putinţă ! ?

Ce credeţi că-mi răspunde ?

— Noi am luat Cerna, — avem şi noi dreptul să mâncăm păstrăvi din ea.

— Domnule Maior — zic — răspunsul dumitale mă dispensează de orice obligaţie de politeţă. Nici nu-ţi dai seama de profunzimea neroziei acestui răspuns...

— Domnule !...

— Nici un domnule. Cerna n'ai luat-o numai dumneata, am luat-o cu toţi ; dar n'am luat-o ca s'o prăpădim cum încerci dumneata s'o faci. Eri s'a închis sezonul de pescuit şi azi vii dumneata cu soldaţi, cărora ai datoria să le insufli respectul legilor şi abuzând de situaţia dumitale le ordoni să săvârşească un delict pedepsit cu închisoarea.

— Domnule, nu-ţi permit.

Văzându-l că devine ameninţător şi temându-mă că ar putea să aţâţe soldaţii asupra mea, am scos din buzunar revolverul şi jucându-mă cu el, i-am adăogat :

— Poţi să nu-mi permiţi. Sunt la dispoziţia dumitale să-ţi dau satisfacţie dacă te socoteşti ofensat ; dar îţi repet că fapta dumitale nu e numai o infamie, dar şi un act de nebun, care nu se poate compara decât cu actul unuia care vrând să mănânce câteva nuci dintr'un nuc

frumos şi neajungându-le cu mâna, l'ar tăia dela rădăcină. Aruncând sticla cu var aici, ai prinde câţiva păstrăvi buni de mâncare şi ai ucide mii de puişori, cu care n'ai avea ce face.

I-am întors spatele şi ajuns în Băile Herculare l'am dat pe mâna unui general care l'a pedepsit.

Culmea ironiei e că acest maior şi soţia lui afişau un naţionalism agresiv. Seara la bal doamna nu apărea decât în costum naţional, cerea muzicei să cânte danţuri naţionale şi critica pe celelalte doamne care nu făceau ca dânsa.

Unde o fi azi domnul maior, ca să afle că Cerna „pe care am luat-o noi" e azi complect pustiită.

*

Cum ne judecă alţii pentru această purtare ascultaţi:

In anul următor se găsea la Băile Herculane un colonel, ataşat la ambasada engleză, şi el pasionat pescar cu undiţa. Intr'una din zile m'am dus la stabilimentul de hidroterapie cu gândul de a-mi face un masaj. Era un singur maseur, ocupat într'o cabină cu masarea acestui colonel. Din locul unde-mi aşteptam rândul puteam auzi convorbirea dintre ei. Vorbeau nemţeşte.

— Aici, domnule Colonel — zicea maseurul, — să fi venit dumneata înainte de războiu... Eu sunt, maseur în Viena şi fiind şi eu pasionat pescar, de 25 de ani viu regulat în fiecare vară aici, pentru că Duminica mă pot duce şi eu la pescuit. Ce era aici odinioară !... Ce de pescari vestiţi veneau aici din toată lumea ! Ce păstrăvi şi ce lostriţe se puteau prinde în Cerna !... Eu însumi am prins odată una de şase kilograme... Din nenorocire acum lostriţele au pierit cu desăvârşire ; iar păstrăvii se distrug în mod neomenos... Duminica trecută m'am dus şi eu spre Crucea Ghiţelei. Acolo, în dreptul unei bălţi mari, pe care trebue s'o ştiţi, ce credeţi c'am văzut ? Sus pe mal era un colonel cu soţia şi fata lui, iar jos în apă vre-o şapte soldaţi daseră cu dinamită şi culegeau peştii ucişi.

Aşa a povestit cu amărăciune maseurul vienez ; iar colonelul englez :

— Da, da, ştiu. Aştia sunt ţigani sălbatici.

Dacă m'ar fi pălmuit sau m'ar fi scuipat în obraz nu m'aşi fi simţit mai uimilit... şi dându-mi seama că nu-i puteam răspunde nimic, m'am ridicat şi am plecat tiptil, fără să-mi mai aştept rândul.

A ! de câte ori în alte ocazii sub vorbele politicoase ale unor pescari nemţi şi unguri, care îmi semnalau ce se săvârşesc de militari şi de diverşi agenţi administrativi, am simţit că-şi ascundeau gândul că suntem „ţigani sălbateci".

Prin câte locuri am umblat n'am găsit pârâu de munte a cărui apă să nu fi fost abătută, în toate locurile unde abaterea s'a putut face. Nu e comună din regiunea păstrăvilor, în care patru-cinci derbedei, ocrotiţi de autorităţile locale, pe care le mituesc cu păstrăvi, să nu întrebuinţeze toate mijloacele de distrugere.

Nu e directoraş de minister, nu e politician, nu e ofiţer, care călătorind în acele regiuni, nu poftеşte să mănânce păstrăvi, fără să-i pese de modul şi de epoca în care sunt prinşi. Cine n'a văzut după 15 Septembrie, la băcăniile din centrul capitalei, hârzoabe de păstrăvi afumaţi ? Şi ce păstrăvi ? Cât degetul.

N'am fost de faţă, dar mi s'a spus de un om vrednic de toată încrederea că un ministru, înştiinţând la telefon pe un prefect de sosirea sa într'un oraş din Transilvania, i-a recomandat :

— Şi nu uita să faci rost de păstrăvi frumoşi.

Iar la răspunsul prefectului că în luna Decembrie nu e îngăduit pescuitul păstrăvilor :

— Ia nu-mi umbla mie cu fleacuri. Să ne faci rost de păstrăvi frumoşi şi cât mai mulţi.

Şi prefectul s'a supus ordinului.

In Maramureş, acum un an, pe valea Râşcovei, un afluent al Vişăului, renumit odinioară pentru bogăţia lui, văzându-mă cum pescuiam cu musca, un ţăran în vârstă îmi spune :

— Colo, domnule, la dorna dela cotitură, dacă aţi arunca un cartuş, aţi putea scoate o căruţă de peşte.

Il întreb :

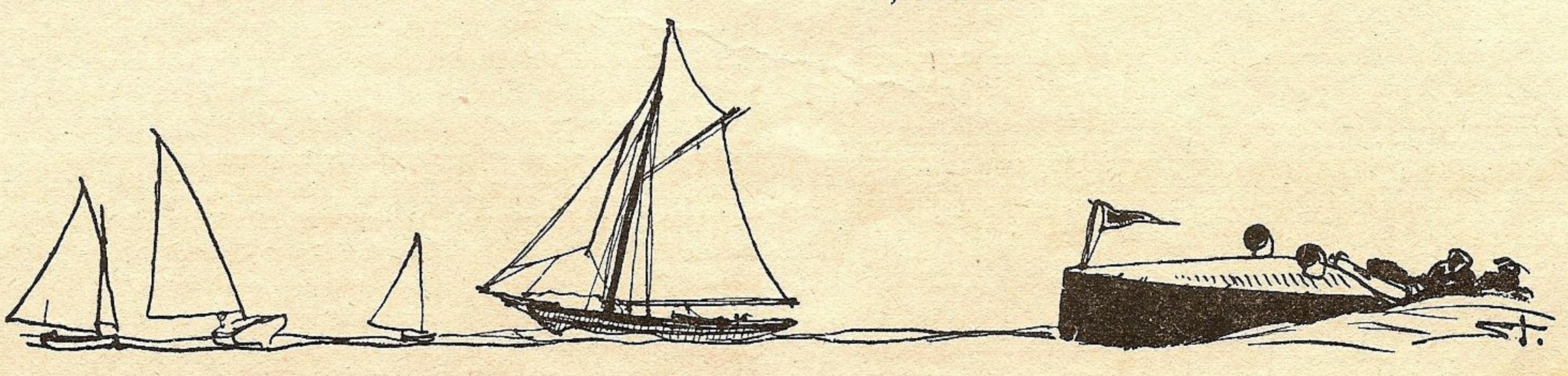
— Bine, măi creştine, sub unguri dedeaţi cu dinamită ?

— De unde, domnule. Să fi făcut unul aşa ceva pe vremea aceea nici azi nu era eşit din închisoare.

— Păi dacă e aşa, acum dece daţi cu dinamită ?

— Eu nu dau ; dar acum e ertat, că văz că dau şi domnii jandari.

Accentul cu care vorbea dovedea că nici prin minte nu-i trecea acestui om simplu şi de ispravă, că ar putea să fie interzis un act pe care vedea că-l săvârşeau „domnii jandari".



CRONICA

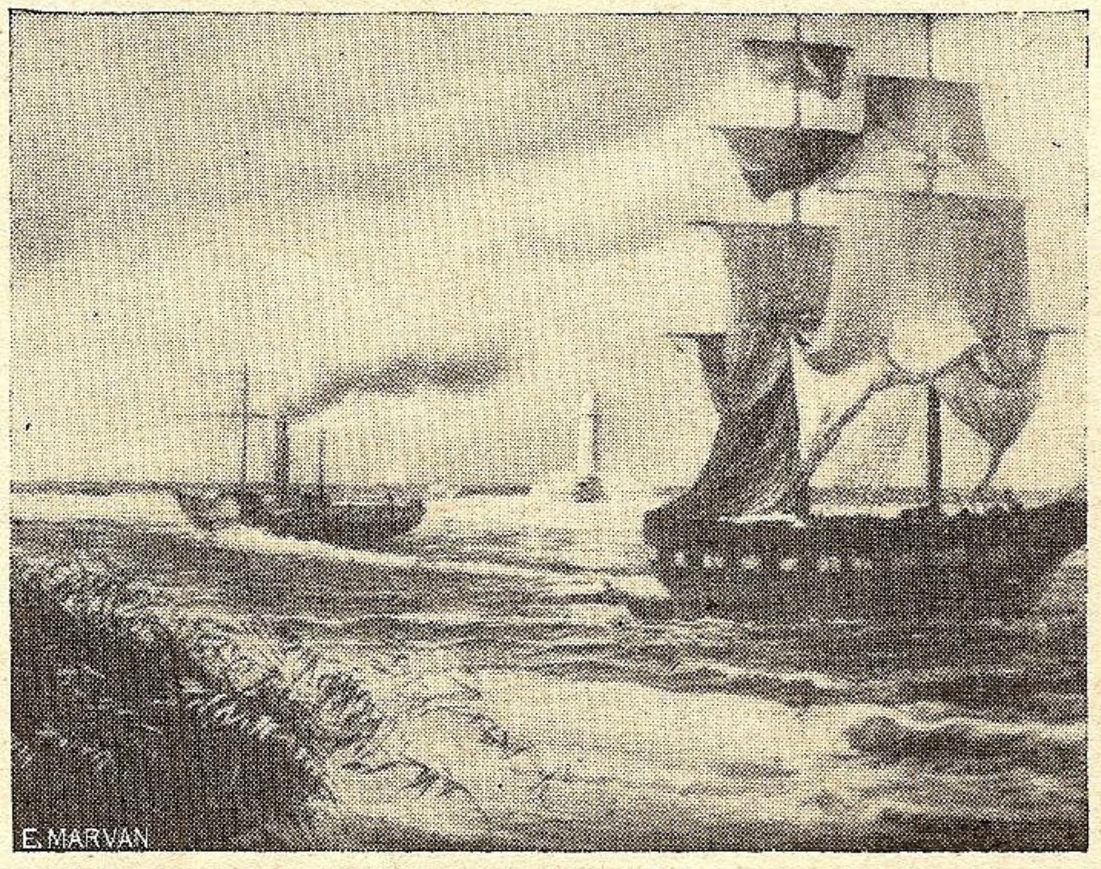
Operaţiuni navale la gurile Dunărei, în timpul războiului Crimeiei

Traducere din englezeşte de Nostromo

După stabilirea blocusului Sebastopolului, unele din crucişătoarele uşoare, fură trimese cu diferite misiuni dealungul coastei, cu scopul de a hărţui şi a induce în eroare pe ruşi şi de a distruge instalaţiile şi proprietăţile Statului rus.

Printre cei mai întreprinzători ofiţeri, era Comandorul Hyde Parker, dintr'o familie de mult cunoscută în istoria navală. El comanda vasul *Firebrand* şi avea în subordine vasul *Vesuvius,* sub comanda Lt.-Comandorului Powell.

Fusese stabilit ca aceste vase să distrugă pichetele şi staţiunile de semnale de pe ţărmul maritim al Deltei, cari menţineau legătura cu forturile ruse ; în dimineaţa de 22 Iunie, bărcile armate, ale celor două vase cu aburi, secondate de o canonieră turcească, toate sub comanda Locot. Jones depe *Firebrand,* se îndreptară spre un pichet şi o staţiune de semnale, situate la circa 20 mile la Nord de Sulina. Pe când se apropiau, staţiunile începură să semnaleze cereri de ajutor. In unele locuri, aproape de plajă, erau postate escadroane de cazaci, în timp ce altele erau împrăştiate peste tot unde puteau găsi adăpost contra ghiulelor şi obuzelor trase de tunurile bărcilor şi vaselor. Cu tot adăpostul, cazacii nu putură ţine mult timp poziţiile şi fugiră în debandadă.



Vedere din Sulina de odinioară.

Marinarii şi infanteria de marină din bărcile cari acostaseră, debarcară şi formându-se pe plajă, avansară în tiraliori către cazaci, cari încălicară şi fugiră în toate direcţiile. Pichetul fu îndată incendiat şi arborele de semnale distrus, iar oamenii se reîntoarseră în perfectă ordine la vasele lor. In zilele următoare, mai fură distruse încă alte staţiuni ; într'una din operaţiuni, în noaptea de 27 Iunie 1854, Comandorul Parker, surprinse garnizoana din Sulina, pe care o puse pe fugă după ce a făcut prizonieri pe comandantul ei şi mai mulţi ofiţeri şi oameni. Ofiţerul fu trimes Lordului Raglan, care căpătă dela el unele informaţiuni importante.

Firebrand şi *Vesuvius* începură un blocus riguros al Dunărei, iar echipajelor le fu permis să debarce fără opunere ; cu timpul însă, Comandorul Parker bănui că bateria fortificată cu gabioane, din incinta carantinei, era ocupată, şi în scopul de a o examina, intră pe braţul Sulina în ziua de 6 Iulie, cu bărcile celor 2 vase. Până ce îmbarcaţiunea Comandorului Parker ajunsese la traversul bateriei nu se descoperise nimic, când deodată fu tras un foc de puşcă, urmat apoi de o salvă, care străpunse barca, atinse cotul comandantului şi răni grav pe unul din oameni. Văzând aceasta, Comandorul Parker, ordonă să se întoarcă barca, şi în timp ce ea se retrăgea, îşi descărcă cu cel mai mare sânge rece arma contra inamicului, care în acest timp continua un foc susţinut asupra tuturor imbarcaţiunilor. Barca No. 1, fiind înainte, era cea mai expusă şi din nenorocire eşuă la mai puţin de 45 metri de baterie.

Văzând aceasta, Comandorul Parker sări pe mal din barca sa exclamând : „Trebue să atacăm, urmaţi-mă băeţi" ! şi se avântă curajos înainte, urmat de toţi cari acostaseră în acest timp. Paralel cu fluviul, şi cam la 14 metri de mal, era o baltă cu un stufăriş înalt şi des ; Parker avansă în lungul stufărişului şi după ce culcase un cazac cu un foc de armă tocmai reîncărca, când o salvă de gloanţe se abătu în jurul său, un glonte îi străbătu inima şi Parker căzu mort în braţele şefului său de barcă, Everard, un elev din şcoala navală, care se afla în acel moment lângă el.

Lt. Comandorul Powell, care urmă la comandă, ordonă deschiderea unui foc violent de obuze şi rachete contra bateriei, sub protecţia căruia mateloţii şi infanteria de marină atacară uvrajul şi alungară din el pe ruşi, cari se ascunseseră în baltă, unde nu putură fi urmăriţi.

Comandorul Parker, era un ofiţer foarte curajos şi pierderea sa cauză un profund regret printre toţi camarazii săi.

Ln 13 Iulie, vasul *Spitfire* sub comanda Lt. Johnstone, remorcând bărcile lui *Vesuvius,* traversă bara dela gura Sulinei şi după ce respinse inamicul, marinarii şi infanteria de marină debarcară şi distruseră în întregime Sulina. dându-i foc din toate părţile.

Explorarea fundului mărilor

O bună parte din frumuseţile pământeşti sunt ascunse ochilor noştri de pătura de apă ce le acoperă. In afară de munţii, dealurile, văile, prăpăstiile, care alcătuesc fundul mărilor şi oceanului, flora specială, jumătate animală, jumătate vegetală, fauna gigantică, luminoasă şi luminătoare a atras pe foarte mulţi cercetători fie din punct de vedere ştiinţific, fie din acela al frumosului.

Sondajele au arătat diferenţele de nivel ale fundului în metri sau în *fathomi* (braţe ; un fathom = 1,82 m.), precum şi parte din curioasele făpturi ce ar popula adâncul. De aci s'a născut curiozitatea de a se şi *vedea* ceiace numai se bănuia.

Scafandrierii au reuşit, până la oarecare adâncime, să vadă şi să povestească ce au văzut. Dar nu oricine poate fi scafandrier. Americanii au construit vase cu o parte din fund de sticlă, astfel ca pasagerii să poată urmări şi admira viaţa maritimă la adâncimi nu prea mari şi pe vreme frumoasă.

Era prea puţin însă.

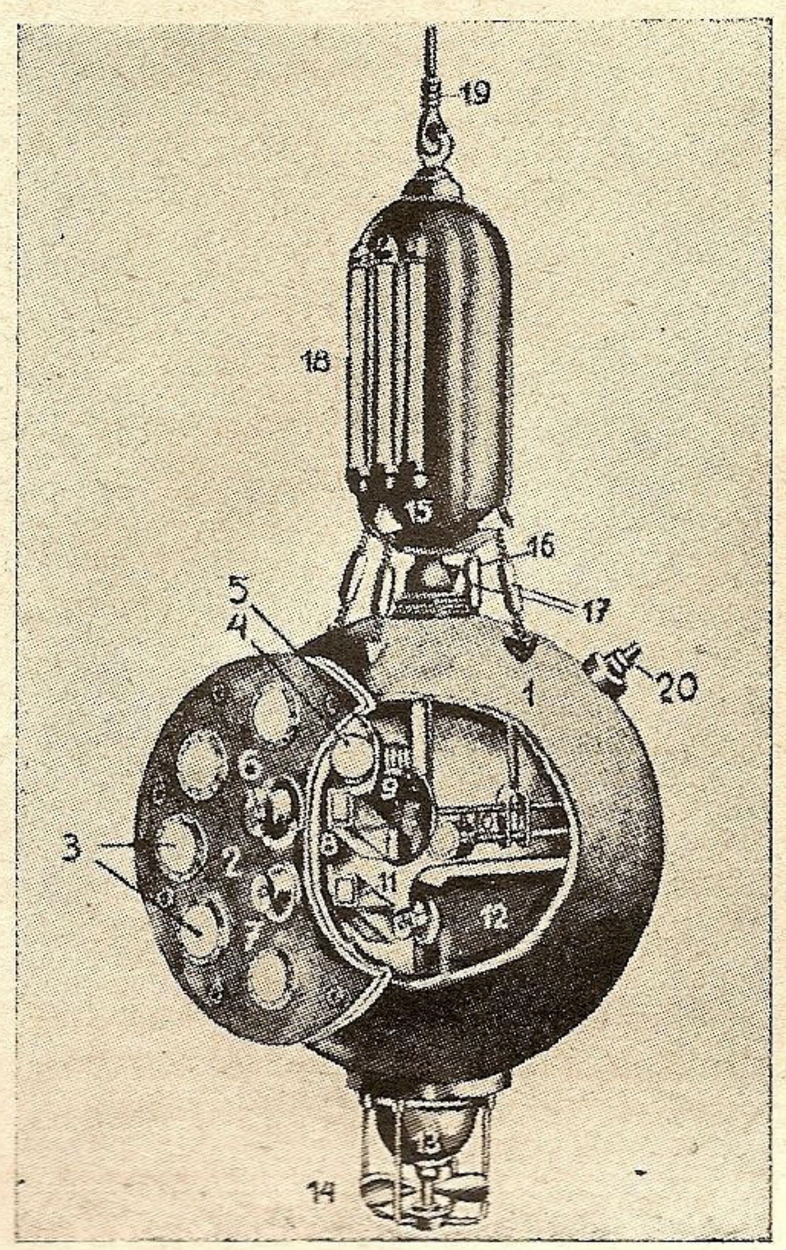
Un american, *William Beebe* a imaginat şi a reuşit să construiască o sferă metalică legată de vasul său printr'un tub cu nară interioară. Sfera era scufundată la câteva zeci de metri şi prin un ochi de geam gros se putea vedea şi fotografia din interior fauna marină atrasă de lumina ce năpădea prin geam.

Intr'o lucrare pasionantă *„Sub marea tropicală"* Beebe a descris peisagele de recife şi peştii coloraţi pe care i-a studiat în baia Port-au-Prince din Haiti, unde „florile sunt de sticlă şi bolovanii fiinţe vii".

Un alt american *Hartman* a construit un aparat cu care se poate răzbate la adâncimi şi mai mari, are forma unui cilindru de oţel de un metru diametru şi 2.50 m. înălţime, aşa ca un om să poată

sta comod în interior. Lămpi electrice puternice sunt montate în afara cilindrului, iar observatorul poate privi, lua vederi fotografice şi chiar cinematografice printr'un geam.

Cu acest cilindru un explorator se poate scoborâ la adâncimi destul de mari, dar nu poate sta prea mult, ci numai până la consumarea tuburilor de oxigen comprimat şi a saturării aparatelor menite să absoarbă acidul carbonic dat afară din plămâni.



Aparatul de televiziune submarină al lui Hartman.

Din cauza acestei stânjeniri, *Hartman* s'a gândit să construiască un alt aparat care să pătrundă la adâncimi şi mai mari, fără a fi nevoe de un observator.

Noul aparat e sferic şi foloseşte ultimele perfecţionări în televiziune. Lămpi puternice interioare şi exterioare vor răspândi lumină în jurul sferei, care e scoborâtă în apă cu ajutorul unui cablu şi al unui vinţ.

Un post de televiziune este aşezat în interior, iar vederile ce se prind sunt transmise printr'un cablu pe un ecran instalat în laboratorul vasului de care e legat aparatul. Observatorul va putea deci urmări la suprafaţă tot ce se petrece în adânc şi cu ajutorul altui cablu va lua vederi fotografice sau cinematografice atunci când scenele vor fi demne de reţinut.

Descrierea amănunţită se poate urmări pe figură: Sfera (1) poate rezista la presiuni până la 5000 m. adâncime; (2) uşa cu lentilele de cuarţ (3), în dosul cărora sunt lămpile (4) cu reflectoarele lor (5). Obiectivele (6) şi (7) transmit vederile aparatelor de televiziune (8), (9) şi (10) şi la aparate fotografice (11) şi cinematografice (12). Motorul electric (13) pune în mişcare elicea (14) care serveşte la urcare şi scoborâre. Cilindrul (15) e încărcat cu aer comprimat care pătrunde în sferă prin supapa (16) spre a echilibra presiunea din afară şi ese afară prin valvula (20) când aparatul e scos afară. Lămpile de cuarţ (18) luminează peisajul.

Tot prin televiziune vederile vor putea fi transmise, pe calea undelor, la uscat, pentru a fi prinse de cei care au instalaţii de radio-televiziune, tot atât de răspândite în America, cum sunt cele de radio pe la noi.

M. D.

Un caz rar

Nu odată am asistat la conversaţii de felul acesta:

— Nu mai ştie omul cum să-şi plaseze banul: la bănci, concordat; în ipoteci, conversiune; în case, scade valoarea; în efecte, la fel; în valută, degringoladă.

— Cumpără un vapor.

— Dar ce, am înebunit? Să se înnece şi să pierd toţi banii?

— Plăteşte asigurarea.

— Da? Cum mi-a plătit la casă? M'am asigurat cu două milioane şi nu mi-a dat nici o jumătate de milion.

— La case se plăteşte numai ce a ars, pe când...

—A ars până'n pământ, dar mi-a scăzut cărămizile rămase, lemnul prefăcut în mangal, tinicheaua, etc. ca reprezintând încă o valoare.

— Aşa e, dar la vapor se plăteşte integral, dacă se scufundă cu totul.

— Dar dacă e asvârlit pe stânci? Incep scăderile ca şi la casă?

— Nu, faci *abandon,* laşi epava în contul asigurătorului şi iei banii integral.

— Dar ce aşi folosi de la un vapor, că toate merg prost; nu auzi în jurnale de cât deficite şi la S. M. R. chiar, care e al statului.

Rezultatul? Nici un român nu îndrăzneşte a plasa capitalul în vapoare, exportul şi importul se fac de vase străine, câştigurile rămân în străinătate, în porturile româneşti flutură mai mult pavilioane străine. Nimeni nu se gândeşte la câţi marinari români s'ar da de lucru, nici că salariile lor ar rămâne în ţară, nici că navlurile în valută forte ar trece graniţa spre Banca Naţională a noastră, nici etc., etc.

Totuşi, un compatriot al nostru, marinar de meserie şi ca atare cunoscător al chestiunei, a avut curajul, cu toate navlurile scăzute, să cumpere un vapor şi să-l exploateze singur. E vorba de d. *Căpitan S. Vlasopol,* astăzi armator şi comandantul vaporului său propriu.

Vaporul se numeşte *„Inginer N. Vlasopol"*, fost *„Loyal Devonian"*. Datele lui sunt: Deplasament 6257 tx, pescaj 21 picioare şi 9½, tonaj brut 3610 tx, net 2266, lungimea 95 m., lăţime 16 m. Maşina cu triplă expansiune, 1650 cai, viteza 9 noduri.

D-na Coca Vlasopol.

Vaporul a aparţinut societăţii *„Loyal Line"* desfiinţată şi a costat societatea 165.000 lire sterline; el a fost cumpărat cu 5500 lire. Interiorul foarte bine amenajat, atât pentru caric, cât şi pentru personal.

Vaporul a făcut mai multe călătorii în occident şi orient, sub comanda proprietarului, un marinar încercat, cu toate că e încă tânăr, secondat de energica sa soţie, d-na *Coca Vlasopol,* care a îmbrăţişat greaua şi spinoasa breaslă marinărească.

E de admirat curajul lor de a-şi investi averea într'o întreprindere de comerţ maritim, — totuşi randamentul acestiu vapor *este* o *realitate,* pe când societăţi vechi se desfiinţează, se clatină sau cer subvenţii.

D-l Căpitan Vlasopol.

Curajul şi acţiunea tânărului armator, Căpitan S. V. Vlasopol, merită toată lauda şi atenţiunea, putând fi dat ca pildă.

In ultimul moment aflăm arborarea pavilionului românesc pe alte două vapoare cumpărate de particulari:

„Basarabia" a d-lui Löwensohn, care a avut de întâmpinat o furtună în marea Ionică şi e comandat de d. căpitan D. Brânzei.

Un altul nebotezat încă cumpărat de d. farmacist Grozea şi al cărui echipaj a şi plecat spre a aduce vaporul în ţară.

E cazul a spune *„cele multe înainte"* şi felicităm pe d. Căpitan Vlasopol, care dovedind că se poate câştiga şi la vapoare, a dat curaj şi altora.

Undele scurte şi exploziile

Amiralul Hughes, comandantul forţelor navale ale Statelor-Unite a dat un ordin de zi care va fi surprins pe foarte mulţi radiofonişti amatori de unde scurte:

„Nu se va transmite nici o radiogramă cu o frecvenţă mai mică de 4.000 kilocicluri (75 metri) atunci când:

1. Se fac trageri sau muniţia e scoasă pe punte.
2. Când se îmbarcă păcură sau benzină.
3. Când luminile de poziţie ale aeroplanelor sunt instalate la bordul lor sau în vecinătatea obiectelor care ar suferi din cauza aprinderei lor".

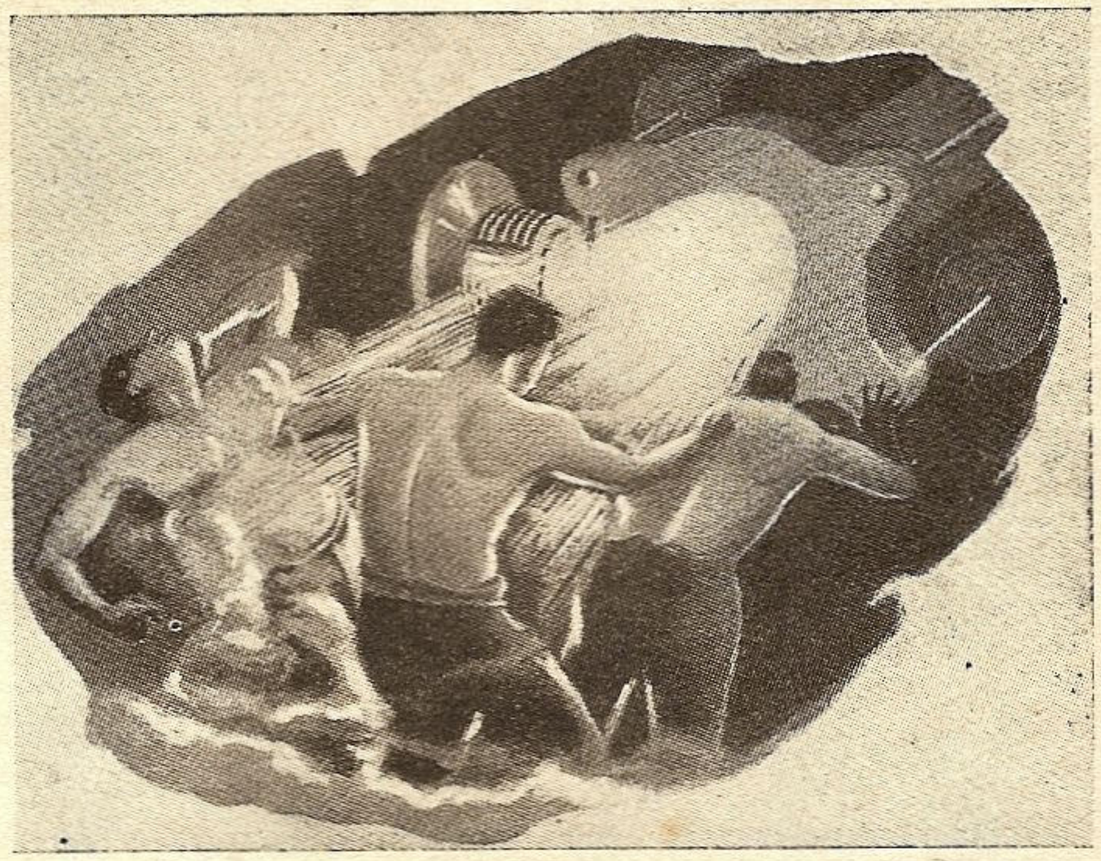
Pentru ce aceste măsuri? Fiindcă undele scurte pot provoca explozia prematură a muniţiei fie că ar fi afară, fie că ar fi în ţeavă, aprinderea păcurei ori benzinei, precum şi a felinarelor aeroplanelor.

Corpul technic naval american făcând numeroase experienţe a ajuns la concluzia că un curent de înaltă tensiune se produce prin inducţie în orice corp metalic (ţeavă de tun, tub metalic, salupă) izolat, atunci când în apropiere o antenă provoacă un puternic câmp electric. Când deci o ţeavă de tun ajunge, prin inducţie, să fie în resonanţă cu o antenă, o explozie prematură poate avea loc, mai ales că tunurilor moderne li se dă foc electric.

Un mijloc de apărare ar fi să se lege cu pământul fie ţeava tunului, fie tubul de încărcare al combustibilului, fie aeroplanul.

La tunuri legarea cu pământul e o imposibilitate, deşi s'ar părea că există prin axa turelei. S'a constatat totuşi la turela No. 3 depe „Texas" o încălzire apreciabilă a ţevii atunci când antena era excitată la 16.000 kilocicluri (18 metri) şi cu o energie numai de 1 kw.

La aceiaşi turelă s'a mai constatat că, sub inducţia undelor scurte, se putea aprinde o lampă de 18 până la 24 volţi dacă se unia călcâiul cu capătul de sus al axei afetului-turelă!



Până ce undele scurte va înlocui pe comandanţi şi echipajele, fie dela vase, fie dela avioane, ele sunt deocamdată primejdioase chiar viitoarelor unităţi ce li se vor încredinţa! *M. D.*

Pe marginea cărţilor

EUROPOLIS de Jean Bart (Eugen Botez)

Marinarii se plâng că viaţa lor, — cea adevărată, — limbajul lor înflorit nu e cunoscut de marele public şi de aci o mulţime de greşeli atât în literatură, cât şi în presă sau cinematograf.

De vină nu-i însă publicul, ci tot ei, marinarii, — adică noi, — fiindcă fie din modestie împinsă până la timiditate, fie din apatie, şi-au păstrat pentru ei sau între ei comorile ce se vor pierde odată cu ei.

Unul singur a fost mai îndrăsneţ şi a reuşit, cu succes, a face cunoscută viaţa marinărească dela noi: camaradul Jean Bart. Trecutele-i volume *„Jurnalul de Bord", „Prinţesa Bibiţa", „Datorii uitate",* şi acum în urmă *„Europolis"* sunt oglindiri ale acestei vieţi cu atâtea aspecte.

Dacă *„jurnalul de bord"* era frământarea de pe o scoică plutitoare, într'un cadru restrâns geometriceşte, dar vast geograficeşte, — în *„Europolis"* cadru e un port, portul cel mai curios de pe glob, nu numai dela noi. Portul e o lume aparte, — şi Sulina un port aparte. Portul însemnează *muncă,*— descărcări şi încărcări, — *odihnă* pentru vapor, *sbucium* neînţeles de cei dela uscat pentru cei ce-şi revăd sau se despart de cei dragi, pentru cei ce se răzbună de toate lipsurile dela bord, *afaceri* cinstite ori dubioase, pentru cei ce speculează nevoia, naivitatea, graba, largheţa marinarilor, — şi câte, câte altele.

A trebuit pana lui Jean Bart ca să le întruchipeze în romanul *„Europolis",* în care orice marinar se poate regăsi într'un Mincu, Neagu, Deliu, etc., orice nemarinar va tremura de emoţie în vârtejul pasiunilor ce se 'nvolbură în fiecare capitol.

Subiectul a fost tratat în elogioasele recenzii publicate în ziare şi reviste, nu-l mai redăm. Insistăm numai asupra faptului că până acum nu a apărut o lucrare mai antrenantă şi instructivă asupra vieţii marinăreşti dela noi, — a vieţii celei adevărate.

MOŞUL

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

ITALIA.

Liga Navală Italiană organizează 3 croaziere de plăcere : prima în Iunie la Madera ; a doua în August-Septembrie şi a treia în Noembrie şi Decembrie în Somalia.

Membrii L .N. I. cari vor prezenta cei mai mulţi aderenţi vor concura la un premiu constând dintr'un loc gratuit într'una din aceste croasiere. Ministerul Comunicaţiilor a acordat o reducere de 50% din orice reţea de C. F. către porturile de îmbarcare ori debarcare.

☐ Vechile chiurasate, *Doria* şi *Cavour* vor fi refondate, sporindu-li-se viteza la circa 26 noduri.

☐ In cursul lunei Aprilie au fost lansate submarinele *Naiade* şi *Rubino ;* au deplasament de 600 tone (în suprafaţă), maşini de 1400: 800 P. H. şi o viteză de 14.5: 8.5 nod. iar ca armament VIII tuburi L-T şi 1 tun de 100 mm.

ANGLIA

☐ *Vase comerciale dezarmate.* — „Times" publică o statistică a vaselor dezarmate, la începutul lui Ianuarie.

Extragem :

U. S. A	= 30%	din tonajul total al flotei comerciale
Franţa	= 29%	„ „
Olanda	= 26%	„ „
Germania	= 22	„ „
Spania	= 20%	„ „
Italia	= 19%	„ „
Suedia	= 17%	„ „
Norvegia	= 17%	„ „
Anglia	= 16%	„ „
Grecia	= 16%	„ „
Danemarca	= 16%	„ „

Programul naval pe 1933 prevede 3 crucişătoare tip *Leander* de 7.000 tone, 3 crucişătoare de 5.000 tone ,8 distrugătoare, 1 flotilla-leader şi 3 submarine.

FRANŢA. *Patru crucişătoare în construcţie.* — Apariţia lui *Deutschland* a cam pus pe gânduri autorităţile maritime franceze, care nu aveau la îndemână de cât pe viitorul *Dunkerque* spre a-l contrabalansa. Pentru acest motiv s'a hotărât construcţia a patru crucişetoare cu un deplasament de 7600 tone şi o viteză de 31 noduri, puterea maşinelor 84.000 cai, armate cu câte 9 tunuri de 152 mm., 8 de 99 m. m. contra avioanelor, 3 tuburi lans torpile şi 2 avioane cu catapultă.

Aceste crucişetoare, împreună cu cele două în construcţie vor servi în special ca excortatoare a transporturilor de trupe din colonii.

Atlantique se va reconstrui ?

La 2 Aprilie a început procesul intentat de armatorii vaporului *Atlantique* asiguratorilor. Se ştie că din valoarea de 350 milioane franci, numai 170 milioane era asigurată, sumă care nu va fi plătită de cât dacă pagubele trec de 100 milioane. Societăţile de asigurare, majoritatea engleze, susţin ca paguba fiind sub 100 milioane, vasul trebue reconstruit în contul lor şi deci în şantierele engleze în plin şomaj.

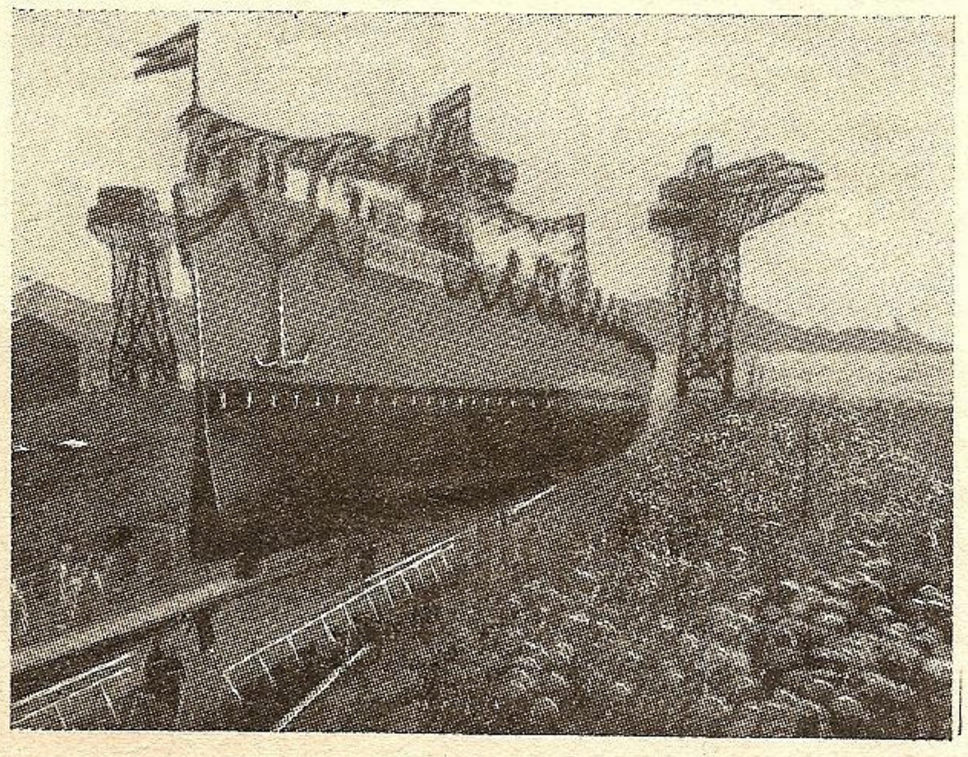
Sentinţa e aşteptată cu nerăbdare, întru cât experţii au evaluat pagubele la 196 milioane, cifră cam greu de scoborât sub 100.

☐ La 10 Aprilie a fost lansat la Lorient crucişătorul pozamine *Gladiateur* cu un deplasament de 2.300 tone şi 20 noduri.

☐ Ministrul Marinei d-l Leygues a ordonat punerea în şantier a 4 crucişătoare de 7.500 tone, cari vor purta numele de : *Marseillaise, Montcalm, Gloire, Châteaurenault.*

☐ D-l de Bourayne, prezidentul comisiunei administrative de anchetă în cazul *Atlantique,* conchide, în raportul adresat ministrului Marinei Comerciale, că incendiul a fost datorit unui act de sabotaj, convingere dobândită după audierea a 160 oameni din echipaj.

GERMANIA. *Lansarea cuirasatului „Amiral Scheer".* — La Wilhelmshaven a fost lansat noul crucişător cuirasat din clasa Deutschland, botezat „Amiral Scheer" în amintirea comandantului flotei germane în lupta dela Jutland.



Lansarea cuirasatului „Amiral Scheer".

In acelaşi timp a intrat în serviciu şi predecesorul său *Deutschland,* complet armat. In construcţie mai sunt alte patru crucişetoare cuirasate de acelaş tip, cu care se mândresc inginerii navali germani.

☐ Nu se cunosc rezultatele probelor lui *Deutschland,* dar se spune că al 3-lea din serie (în construcţie) va fi mai lung şi va avea un spor de putere a maşinilor de 4.000 cai. Tunurile (de 280 mm.) vor avea o bătae de 44.000 m. şi o viteză iniţială de 970 metri.

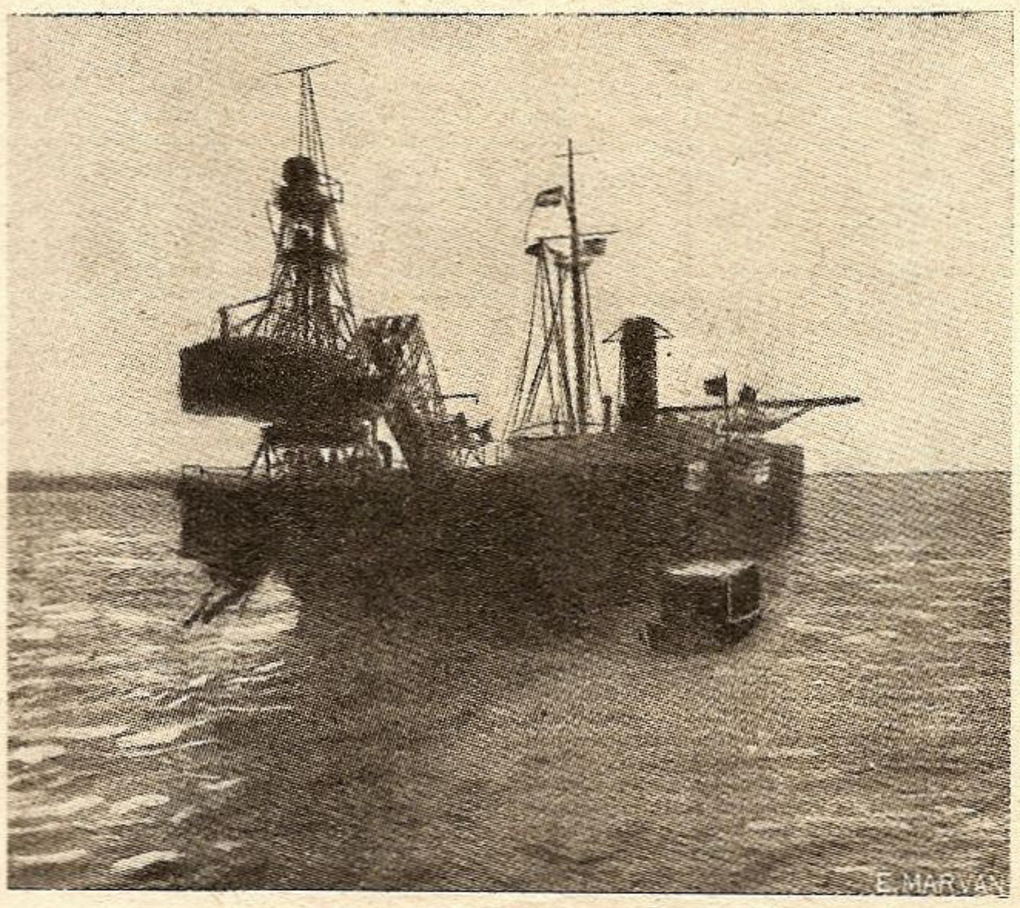
☐ La 3 Mai, a fost lansat noul vas-şcoală cu vele, destinat a înlocui pe *Niobe,* răsturnat sub vele în 1932 ; noul vas a fost botezat *Gorch Fock.* Subscripţia naţională pentru construirea acestui vas a realizat peste 10 milioane lei.

☐ La Conferinţa Dezarmărei, delegatul german a cerut paritatea navală cu marile puteri maritime europene.

Un vapor insulă plutitoare.

Mai toţi cititorii au văzut filmul „F. P. 1 nu răspunde!". Ficţiunea de pe ecran e pe cale a fi realizată de societatea de navigaţie aeriană germană *Lufthansa,* pentru asigurarea liniei de navigaţie Berlin-Rio sau Berlin-Buenos Aires.

Până la construirea unei insule plutitoare ca aceia din film, a fost amenajat vaporul *Westphalen* de 5.120 tone, spre a servi ca escală a avionului *Dornier-Wal* în largul oceanului.



Vaporul escală „Westphalen".

La pupa lui *Westphalen* s'a aşezat o pânză „Hein", care cu un capăt e la marginea apei, pe nişte pontoane scunde, iar cu celălalt e prinsă de bord, servind ca o punte pe care avionul să se poată ridica până la grue.

La prova, vaporul-insulă are o catapultă, iar pe bord sunt instalate o puternică staţie de T. F. S., proectoare pentru acostarea în timpul nopţii şi ateliere de reparaţii. *Westphalen* are o viteză proprie de 12½ noduri, care-i îngăduie la nevoe să iasă din rolul pasiv de escală şi să meargă singur spre un hidroavion în pană.

O greutate a fost *ancorarea,* insula plutitoare trebuind să-şi păstreze poziţia, oricare ar fi vremea. Din experienţele contr'amiralului *Spiess* cu vasul de studii *Meteor* s'a văzut că pentru adâncimi mari nu e nevoe de ancore grele. Ancora va avea numai 100 kgr.; în schimb pentru o adâncime de 5.500 metri se va lăsa la apă 6500 m. de cablu, astfel că 1000 m. se freacă pe fund şi asigură imobilitatea vasului. Industria modernă confecţionează cabluri lungi de 7500 m. care nu cântăresc mai mult de 5 tone. Forma este uşor conică, astfel că pe când la ancoră diametrul este de 13 mm. la cablul de la cabestan ajunge la 16 m. m. diametru, resistând la o tracţiune de 20 tone.

Experienţele din marea Nordului au reuşit de minune şi ele vor trece în plin ocean, *Lufthansa* ţinând să înceapă cât de curând traficul Berlin-Buenos Aires, dublând serviciul *Zeppelinului.* Acesta ar face drumul într'o săptămână, hidroavionul asigurându-l săptămâna următoare.

JAPONIA

☐ In August vor avea loc mari manevre navale, cu scopul de a demonstra posibilităţile de apărare ale teritoriilor japoneze în Pacific, precum şi asigurarea comunicaţiilor într'un eventual război.

STATELE UNITE

☐ In Februarie a fost lansat noul port-avion *Ranger* de 13.800 tone, 29.5 noduri, armat cu VIII piese de 127 mm. A.A. şi putând transporta 76 aparate; reamintim că numele său era acelaş cu al unuia din cele 6 crucişătoare de bătălie de 35.000 tone, la construcţia cărora Statele Unite au renunţat prin acordul naval dela Washington în 1921.

☐ La 4 Aprilie giganticul dirijabil rigid *Akron* al marinei de războiu americane s'a prăbuşit în ocean, din cauze necomplect elucidate până acum; se pare că accidentul a fost datorit ruperei cârmei de către furtună, ceeace împreună cu o greşeală de manevră a comandantului au adus pierderea aeronavei. Marina americană nu renunţă totuşi la construirea dirigeabilelor şi au în construcţie super-zeppelinul *Macon* cu un cubaj mai mare decât al lui *Akron;* s'a declarat însă că dacă nici această ultimă încercare nu va reuşi să dea rezultatele scontate, se va renunţa la construirea rigidelor.

PORTUGALIA

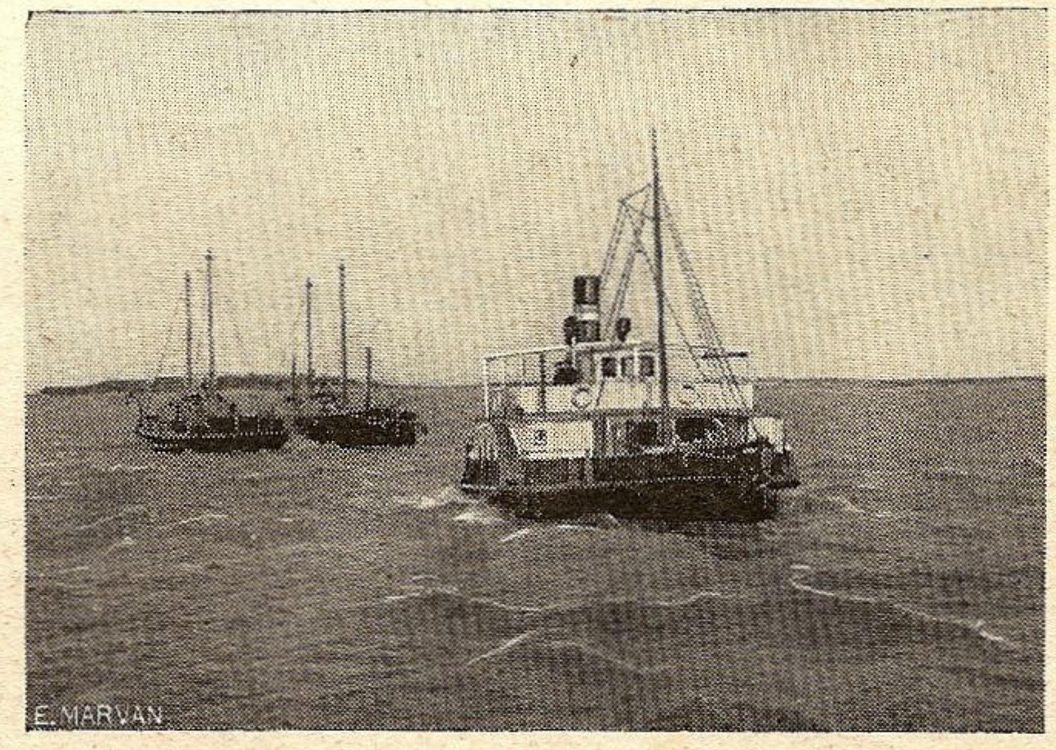
☐ La 1 Aprilie a fost livrat la Lisabona avizoul *Gonzalho Velho,* construit în Anglia, — prima unitate din noul program naval.

Din ţară

Serviciul Maritim Român ca factor principal de atragerea tranzitului prin România

Serviciul Maritim Român a încheat recent o Convenţie cu Companiile de Navigaţie pe Dunăre: sub pavilion german (B. L. şi S. D.), austriac (D. D. S. G.), cehoslovac (C. S. P. D.), ungar (M. F. T. R.), jugoslav (J. R. P.) şi olandez (Comos), pentru transportul — prin conosament direct — al mărfurilor din Europa nordică şi centrală, către porturile din Levant. S'a rezervat posibilitatea de a participa la acest trafic Companiile de navigaţie dunăreană şi societăţile româneşti. N. F. R. şi S. R. D.

Această Convenţie a fost pusă în aplicare, începând dela 21 Aprilie 1933. Interesul acestei Convenţiuni nu poate scăpa nimănui, de oarece calea cea mai ieftină de transport între Nordul şi centrul Europei şi ţările mari importatoare din Levant, Siria, Palestina şi Egiptul, pentru a nu vorbi de Turcia şi Grecia, este calea Dunării. Acest nou mijloc de transport (cu conosament direct) va da posibilitate mărfurilor grele şi de slabă valoare intrinsecă, să parcurgă

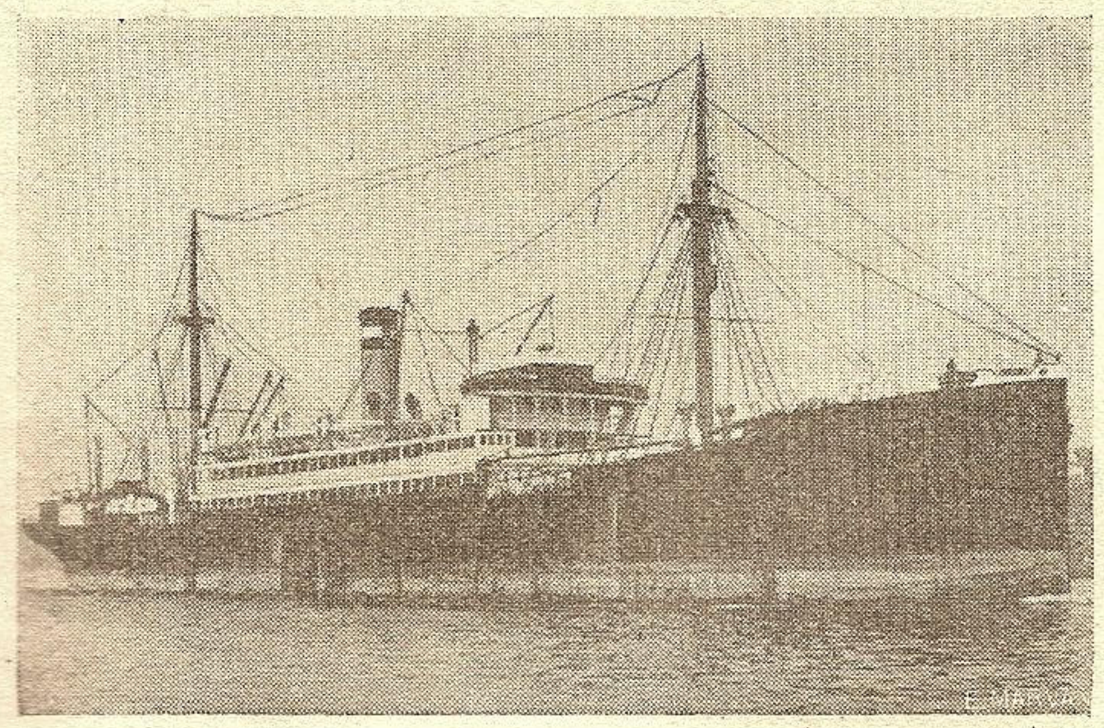


Dană de şlepuri, remorcată pe Dunăre.

distanţele mari ce le separă de pieţele de desfacere şi, totodată, va contribui la intensificarea transporturilor din Levant către ţările dunărene, transporturi cari sunt de un deosebit interes pentru Serviciul Maritim, dat fiind că ele constitue obiectul caricului de întoarcere, foarte slab în prezent.

Administraţia girantă va fi „Cartelul de exploatare în comun al Societăţilor de Navigaţie pe Dunăre", reprezentat prin Compania D. D. S. G.

Transporturile pe Dunăre se vor face de către Companiile de Navigaţie dunăreană până la Galaţi, unde va avea loc transbordarea de pe vasele fluviale pe vasele Serviciului Maritim Român, şi vice-versa (după cum transportul se face către Orient sau din Orient).



Paquebotul „Ardeal"

Transbordarea se va face de organele S. M. R.

Pentru eventuala depozitare temporară a mărfurilor sosite — în cazul când şlepurile vor fi în imposibilitate de a transborda direct în vasele S. M. R. — mărfurile vor fi înmagazinate într'un şlep-magazie, pentru a evita diferite formalităţi vamale care ar complica operaţia transbordărei.

Tabelele de navlurile directe pentru transportul diferitelor mărfuri de seamă, au fost alcătuite şi exprimate în dolari-aur.

Chestiunea decontărei sumelor încasate, a comisioanelor de achiziţiune, a răspunderei Companiilor de Navigaţie contractante, a rezolvărei litigiilor ce s'ar ivi între aceste Companii, au fost reglementate în mod precis, atât în Convenţiunea ce s'a încheiat cât şi în diferitele ei anexe, precum contractul de arbitraj, regulamentul de transport, etc., ca şi în protocoalele semnate la Bucureşti şi Viena.

Cererile primite în ultima vreme pentru transportarea de mărfuri în noul trafic, dovedeşte însemnătatea şi oportunitatea încheierei lui.

Menţionăm că Societatea Franceză de Navigaţie pe Dunăre (S. N. D.) şi-a manifestat de asemenea dorinţa de a participa la acest tarif.

In afară de această Convenţiune, Serviciul Maritim Român se găseşte încă din anul 1927 legat, prin Căile Ferate Române şi Poloneze, într'un trafic de mărfuri direct „Polono-Româno-Levantin". In acest trafic se transportă de asemenea mărfuri, prin conosament direct. între staţiunile de cale ferată poloneză şi porturile din Levant deservite de vapoarele Serviciului Maritim Român. Acest trafic se desvoltă în condiţiuni foarte favorabile şi lasă să se întrevadă rezultate satisfăcătoare, atât pentru Serviciul Maritim Român cât şi pentru Căile Ferate Române.

In afară de Convenţiunile mai sus expuse, Serviciul Maritim Român este în curs de a obţine o concesiune pentru transportul de emigranţi evrei, din Polonia în Palestina, via Constanţa.

Totodată, Serviciul Maritim Român participă la traficul de călători între Europa de Nord, Centrală şi Orient, care se face prin bilete cu cupoane combinabile, călătorul putând obţine dela plecare până la destinaţie biletul direct.

Infiinţarea unei linii regulate între porturile dunărene şi acelea ale Mediteranei occidentale, care se va înfăptui în curând, va desvolta posibilităţile de acţiune a Serviciului Maritim Român, extinzând astfel zona de influenţă în cadrul relaţiunilor mai sus expuse.

Din cele mai sus notate, rezultă eforturile făcute în ultima vreme de Serviciul Maritim Român, pentru a spori beneficiile rezultate din tranzitul de mărfuri şi pasageri prin România către şi din Orient, fructificând astfel poziţiunea geografică favorabilă a ţărei noastre, la confluenţa celor două mari artere de transport care sunt Dunărea şi Marea Neagră.

Ing. Şef Dr. GR. VASILESCU

„Steaua Română" tanc petrolifer în ajutorul unui vas naufragiat

In seara zilei de 8 Aprilie a .c. „Steaua Română" tanc Românesc se găsea în drum spre ţară în marea Biscaei, având capul pe Finister.

In punctul cu latitudinea 45°35' N. şi longitudinea 7°20' W. adică la câteva sute de mile depărtare de cel mai apropiat port, ofiţerul radiotelegrafist d-l Bordeianu a prins următorul semnal de S. O. S. al vasului Leton „Evenmore": „Căldarea babord (stânga) a explodat. Vasul se scufundă".

De notat, ofiţerul radiotelegrafist se găsea în orele afară de serviciu, dar cu toate acestea el se afla încă la postul său de ascultare. In conştiinţa şi în neprecupeţirea timpului unor astfel de oameni, de multe ori se găseşte salvarea a sute de vieţi din plină mare.

Comandantul vasului d-l Niculescu Radu, secondat efectiv de ofiţerii bordului ofiţer secund Dragoş şi ofiţer al II-lea Navrea, au orientat vasul înspre locul naufragiului, care se găsea în tribord la 6—7 mile marine. La semnalul de „S. O S." au răspuns spre onoarea camaraderiei pe apă, următoarele vase ale căror prove erau îndreptate spre vasul „Evenmore":

„Ze-Mane" pavilion portughez, „Windsor Castle" pasager Englez, „Koursk" pavilion sovietic şi „Demo" pasager Olandez.

„Steaua Română" a sosit primul la faţa locului, distingând vasul cu multă greutate, întrucât era noapte şi nu era nici o lumină pe punte, dinamurile nemai funcţionând, căldările şi maşinile fiind sub apă.

Cum marea era calmă, „Steaua Română" a lăsat bărcile la apă trimiţându-se inimosul ofiţer al II-lea Navrea la bordul lui „Evenmore". Aci a găsi nava părăsită, apa pătrunsese până peste cilindre la maşini.

Echipajul lui „Evenmore" compus din 27 persoane între care şi 3 femei, se găsea în două bărci în imediată apropiere a navei. Explozia nu a făcut victime omeneşti decât doar câţiva răniţi.

Salvarea echipajului lui „Evenmore".

Intregul echipaj a fost invitat la bordul „Stelei Române" dar a preferat să se îmbarce pe pasagerul „Demo" care avea drumul spre nord convenabil echipajului, pe când „Steaua" mergea spre sud.

„Steaua Română" avea pompe puternice, cu debit mare, şi ar fi putut încerca salvarea vasului naufragiat.

Nu a făcut însă aceasta, pentrucă Comandantul naufragiat nu a cerut salvarea şi acostarea ar fi periclitat siguranţa „Stelei Române" din cauza hulei şi timpului nefavorabil.

„Evenmore" era construit în 1901, avea un tonaj de 6000 tone şi se găsea sub pavilion Leton.

„Steaua Română" depărtându-se de locul naufragiului, unde „Evenmore" pusese cei câţiva sute de metri de abis, între lumea lui şi a noastră, ofiţerul de cart Dragoş a observat o barcă, pe punctul de a se îneca. Barca era din cele zise de salvare, dar nefiind lăsată la apă de mult se uscase, şi acum făcea apă. Barca a fost ridicată la bordul „Stelei" şi adusă la Constanţa. Ea va fi în curând predată conform regulelor internaţionale Căpităniei Constanţa, care va aştepta trei luni reclamarea şi reluarea ei în primire. In caz că nu va fi reclamată, sperăm ca această barcă va fi dată spre a înmulţi pe timpul verei la plajele noastre mijloacele de salvare şi aşa de necomplecte şi puţine.

LOCOT. GHEZZO EDUARD.

ALTA SALVARE.

— Hidroavionul militar grec 29 E. pilotat de plutonierul Razelos Pelopidas având ca pasager pe un militar fotograf Cristopoulos Ilie, de la institutul cartografic, a căzut în mare la o distanţă de 7 metri de pupa vaporului S. M. R. „România", în una din cursele sale în dreptul punctului Fleves. Comandantul vaporului d-l C-dor Ştiubei Alexandru a ordonat întoarcerea vasului şi pescuirea pilotului pasagerului şi hidroavionului. Pilotul a scăpat, iar pasagerul a fost rănit uşor la ambele picioare, dându-i primele ajutoare d-l medic Văgăi Alexandru.

REUŞIŢI LA EXAMENUL DE BREVET.

La examenul din sesiunea Iunie pentru obţinerea brevetelor de ofiţer de punte şi mecanic în Marina Comercială, au reuşit următorii :

Pentru brevetul de căpitan de lungă cursă.

1. Alexandrescu Ştefan.
2. Beller Arnold.
3. Beller Gheorghe.
4. Răşcanu Ioan.
5. Vasilescu Nicolae.

Pentru brevetul de căpitan de cabotaj.

1. Filimon Aurel.

Pentru brevetul de ofiţer cl. I.

1. Ciocan Cristea.

Pentru brevetul de ofiţer cl. II.

1. Radu Cociaşu.
2. Cerchez Mihail.
3. Eustaţiu Mihail.
4. Juvara Niculae.
5. Mitrofan Nicolae.
6. Teodorescu Alfred.

Pentru brevetul de ofiţer provizoriu.

1. Bolos Ioan.
2. Călărăşeanu Nicolae.
3. Luiuz Constantin.
4. Nichita Mihail.
5. Nemeş Edmond.
6. Niederlander Ladislau.
7. Naghi Ioan.
8. Ott Roland.
9. Profir Eugen.

Pentru brevetul de Radio-telegrafist cl. II, conform convenţiei de la Washington.

1. Anghel Constantin.
2. Bucur Ioan.
3. Butuman Aurel.
4. Curelea Mircea.
5. Cercel Florea.
6. Iaçob Gheorghe.
7. Florea Gheorghe.
8. Hilderbrand Vasile.
9. Prodănescu Ioan.
10. Romanovschi V.
11. Ştefan Ioan.

Pentru brevetul de mecanic auxiliar.

1. Alexe Iordache.
2. Bouroş Savin.
3. Jifcu Milan.
4. Friederich Guido.
5. Mateescu Florea.

Pentru brevetul de submecanic.

1. Constantin Gheorghe.
2. Dumitrescu Niculae.
3. Fudulu Niculae.
4. Gârbă Anghel.
5. Penu Dumitru
6. Straulea Gheorghe.
7. Socner Victor.
8. Toader Matei.
9. Trâmbiţaşu Ştefan.

Cercetăşeşti

☐ Cu prilejul serbării zilei apei (25 Iunie) va avea loc botezul bărcilor unităţilor de cercetaşi marinari din cohortele bucureştene. Două bărci au fost construite chiar de cercetaşii marinari ai cohortei galbene, — comandant d. Profesor Iacob, — după planurile d-lui arhitect naval Mendl.

Adunarea generală a Ligii Navale Române

In ziua de 2 Aprilie 1933 a avut loc în localul Cercului Militar din Bucureşti adunarea generală a Ligei Navale Române.

D. Vice Preşedintele Amiral Coandă ia cuvântul :

Domnilor Membrii,

Sunteţi convocaţi astăzi în Adunarea Generală ordinară pentru a examina şi a asculta raportul cenzorilor, pentru descărcarea Comitetului de Acţiune de gestiunea sa pe anul 1932.

Despre activitatea Ligii Navale s'a vorbit cu prilejul Adunării Generale dela 24 Ianuarie şi până astăzi am dat urmare celor stabilite atunci de a cerceta, prin Comisiuni pe specialităţi formate din sânul Comitetului Central, studierea şi îndrumarea a diferite probleme cari intră în scopurile Ligii.

După aceasta va urma Adunarea Generală extraordinară pentru schimbarea câtorva articole din statutele în vigoare şi cari nu mai corespund cu situaţia creiată astăzi Ligii.

Declar şedinţa deschisă şi înainte de a intra în discuţia celor prevăzute în ordinea de zi, vă rugăm Domnilor Membrii şi prea

stimaţi colegi a-mi îngădui să vă comunic şi verbal, în afară de cele publicate în ultimul număr al revistei noastre, că în audienţa ce Majestatea Sa Regele a binevoit a ne acorda — mie şi d-lui Comandor Botez — ne-a reamintit interesele ce pururea a purtat vieţii marinăreşti în genere, şi în particular, atenţiunea ce a acordat Marinei noastre, hotărând preluarea conducerei efective a Ligii în calitate de Preşedinte activ.

Profit de prezenţa aci a d-lui Comandor Adj. Fundăţeanu Preda, delegat de Majestatea Sa pentru a participa la adunările noastre şi mă fac interpretul dvs. al tuturor rugându-l să binevoiască a spune M. Sale că toţi prietenii Mării, prea onoraţi de sublimul gest al Majestăţii Sale, privesc de acum cu încredere desvoltarea ce va lua Asociaţia noastră, în care strâns uniţi, oameni de ştiinţă cu oameni de iniţiativă şi practică, oameni de gust şi oameni cu suflet mare românesc, care prin propaganda scrisă, prin studii, prin îndrumări, prin asociaţii sau societăţi încorporate Ligii, conlucrând sub Inalta conducere a Majestăţii Sale, vom atinge desigur scopul Ligii, aşa cum se arată în articolele relative din statutul Ligii Navale Române.

Cu această convingere să strigăm: *„Trăiască Majestatea Sa Regele Carol II, îndrumătorul şi protectorul vieţei noastre marinăreşti. Trăiască Măria Sa Marele Voevod Mihai. Trăiască întreaga Familie Regală care încă dela plămădirea Ligii Navale, prin sfatul scris şi vorbit, prin prezenţa lor printre noi, ne-a dat tot sprijinul şi autoritatea morală sub care a început a lucra Liga Navală Română".*

Adunarea în picioare în strigăte de ura aclamă îndelung pe M. S. Regele şi familia regală.

Acum intrând în *ordinea de zi,* rog pe d-nii Cenzori să dea cetire raportului de situaţia financiară pe anul 1932.

D-l *Alex. Teodosescu* contabilul L. N. R. dă cetire raportului cenzorilor.

RAPORTUL CONSILIULUI DE CENZORI.

Subsemnaţii însărcinaţi cu verificarea gestiunei financiare a *Ligii Navale Române,* Asociaţie pentru propaganda şi desvoltarea neîntreruptă în toate direcţiile a puterei maritime române, a Marinei de Război şi Comerciale, ne-am întrunit la Sediul Asociaţiei şi am verificat gestiunea până la 31 Decembrie 1932 din registrul de comptabilitate şi Cassă, precum şi toate celelalte piese justificative şi am avut satisfacţia să constatăm atât exactitatea valorilor, cât şi ţinerea în regulă a scriptelor.

Am verificat amănunţit bilanţul şi comptul de Profit şi Pierderi pe anul 1932 şi am constatat exactitatea lor. Din ele rezultă că

soldul din anul precedent este de Lei		1.011.016.50
la care s'a adăogat:		
1. Venituri din propagandă . . .	275.161	
2. Donaţii încasate	10.000	
3. Insigne vândute	12.310	
4. Cotizaţii încasate	49.264	
5. Din cota Filialelor	109.872	
6. Subvenţii încasate	2.000	458.607
Total		1.469.623,50
din care s'a cheltuit		313.178,50
Rămâne un fond de Lei		1.156.445.—
care se împarte astfel:		
1. Soldul nostru la Banca Com. Italo-Română	3.260	
2. Mobilier în valoare de lei . . .	22.900	
3. Sumă ce avem de încasat dela Filialele Ligii	831.513	
4. Sumă ce avem de încasat dela Căpit. de Porturi	58.600	
Total		916.273.—
Rămâne un sold în numerar de Lei		240.172.—

Adică două sute patruzeci de mii, una sută şaptezeci şi doi în numerar.

Prezentându-vă această situaţie, de care suntem foarte mulţumiţi de cele realizate, vă rugăm, Domnilor Membri, să binevoiţi a da descărcarea Comitetului de Acţiune de gestiunea sa pe anul 1932.

Cenzori { *ss) Inginer Ghica* / *ss) Avocat Em. Pantazi* / *ss) Inginer Georgescu N.*

D-l Amiral Coandă: Are cineva de cerut cuvântul asupra situaţiei financiare?

Voci: Se aprobă.

D-l Amiral Bălănescu: Preşedintele Secţiunei L. N. R. Constanţa: Aşi dori să întreb, în suma de 800 mii lei se prevede şi suma cu care s'a plătit mobilierul Secţiei Constanţa şi cu care suntem încărcaţi? Imi pare că cei 600 de mii reprezintă valoarea mobilierului pe care Centrala l-a instalat în localul Secţiei Constanţa. Pentru că acest mobilier va rămâne definitiv (afară dacă Centrala nu vrea să-l aducă într'un alt local) găsesc că n'ar mai fi cazul să stăm pe rol cu suma dată pentru acest mobilier, cred că trebue să-l trecem asupra Secţiunei Constanţa, care e o ramură a Centralei.

D-l *Amiral Coandă:* Eu v'aşi ruga, pentru că această chestiune n'a fost pusă în discuţiunea Comitetului Central şi nici într'aceea a Comitetului de Direcţie, să îngăduiţi să luăm numai notă de acest lucru şi la prima ocazie când voi avea onoarea să vă convoc în Comitetul Central, să punem în discuţie această chestiune.

Pun la vot descărcarea Consiliului de Administraţie de gestiunea sa pe anul 1932.

Adunarea aprobă.

D-l Amiral Coandă: Intrăm în cealaltă *ordine de zi.* Aţi fost convocaţi în Adunarea Generală ordinară pentru descărcarea gestiunei şi acum sunteţi convocaţi în Adunarea Generală extraordinară pentru modificarea câtorva articole din statut. Nu e vorba atât de modificări cât de o ordonare mai metodică pentru că la înfiinţare noi am raportat totul la ceeace a existat, traducând statutul Ligii Navale Italiene. Iată un exemplu: în statutele vechi se vorbeşte de înfiinţarea de Secţiuni în străinătate. Trebue să ai colonii şi noi nu avem. Inainte de a vă supune d-voastră ca adunare generală extraordinară schimbarea statutelor, am convocat acum două zile Comitetul Central; s'a citit articol cu articol din modificările propuse şi dvs. care aţi dat putere acestui Comitet Central de a vă reprezenta — întrucât s'a obţinut unanimitatea — pentrucă nimeni n'a luat cuvântul ca să combată această hotărâre, cred că nu mai e locul să vă răpim timpul, mai ales că d-l Comandor Fundăţeanu e în serviciu comandat al Palatului unde trebue să se prezinte la ora 12. De aceea vă rog să daţi votul dvs. pentru aprobarea modificării statutelor aşa cum a hotărât Comitetul Central bineînţeles dacă nimeni nu are vreo obiecţiune de făcut. Cere cineva cuvântul?

D-l Ţabrea Ilie: Vrem să le cunoaştem în principiu.

D-l Avocat Ardeleanu: Unde se vorbea la pasiv se vorbeşte la prezent. Socotesc că se poate da acest vot.

D-l Amiral Coandă: Dau cuvântul d-lui Secretar General (Comandor Botez Eugen).

D-l Comandor Botez (Jean Bart).: S'a sistematizat oarecum textul vechilor statute unde se arată scopul Ligii şi îndatoririle ei. S'a fixat bine scopul: de a studia, îndruma şi încuraja, etc... S'au clasificat membrii în: fondatori, de onoare, de drept, donatori, activi şi juniori. In vechiul statut nu era această clasificare. Membrii de drept sunt reprezentanţii autorităţilor cu care e bine să lucreze Liga. In ce priveşte pe membrii juniori aceasta este o inovaţie. Am căutat să ne ataşăm tineretul şi lucrurile merg destul de bine. Am admis membrii juniori, minori, cari n'au drept de vot, bineînţeles, şi cari la vârsta de 21 de ani devin membrii de drept activi.

D-l Comandor Zlatian Paul: Avem şi aci reprezentanţii lor.

D-l Comandor Botez Eugen : Conducerea deasemenea s'a sistematizat : Erau două Comitete şi se făcea confuzie. S'a pus chestiunea : *cari sunt organele de conducere ?* Ele sunt : Adunarea Generală, Comitetul Central compus din 50 specialişti, nu numai figuri reprezentative ci toţi oameni cari se pot ocupa. Din sânul acestui Comitet Central se alege Consiliul de Direcţie care administrează, Vice Preşedinţi şi Cenzori. La Secţiuni Adunarea Generală se numeşte *„Adunare Regională"* şi are acelaş Comitet de organizare, Comitetul local, Preşedintele Secţiei şi Cenzorii. In Consiliul de Direcţie Preşedinte este M. S. Regele, un Vice Preşedinte ales, un Secretar General şi opt membrii. Din aceşti membrii sunt doi delegaţi ai Marinei, un delegat al Porturilor (P. C. A.) şi unul al Pescăriilor Statutului (P. A. R. I. D). Apoi sunt trei aleşi. Aceasta este schimbarea mai importantă. In ce priveşte cuantumul subvenţiei, abonamentul, sumele de dat Comitetului Central de către Secţii, sunt chestiuni cari nu se pot fixa prin statut şi e bine să se stabilească sumele la fiecare trei ani.

D-l Amiral Coandă : In fiecare an.

D-l *Comandor Botez :* Da, în fiecare an. Fondul rămâne acelaş. S'au tipărit carnete prin care membrii îşi pot justifica calitatea şi cari servesc pentru călătoriile cu reducere pe vapoarele româneşti şi pe cele străine. Carnetele se eliberează şi de către Secţiunile Ligii, dar ca să existe un control ele se vizează de către Centrală. Cam aceastea sunt schimbările făcute. Rugăm pe cei cari se interesează de statute să se prezinte, atunci vom da ultima redactare statutelor, la Centrala Ligii Navale.

D-l Amiral Coandă : Pun la vot modificarea statutelor sub rezervele cari vi s'au comunicat de către d-l Secretar General. Acceptaţi statutele ?

Voci : da.

D-l Amiral Coandă : După vechile statute, având în vedere împlinirea vârstei de majorat a Ligii, care prevede cinci ani, vine acum numirea unui nou Consiliu de Direcţie şi a unui nou Comitet Central şi atunci eu v'aşi propune, ca să fim în continuitate, să binevoiţi a da votul. Comitetul poate să fie reales şi apoi întregit până la numărul maximum de 50. Acceptaţi aceasta ?

Voci : Da.

D-l Amiral Coandă : Atunci rămâne vechiul Comitet cu întregirile pe cari le veţi face.

D-l Comandor Botez : Citeşte lista nouilor membrii : *Amiral Negrescu, Inginer Mihalopol, Comandor Popescu Ştefan, Comandor Emil Oprişan, Comandor Munteanu Gh., Comandor Gică Dumitrescu, Colonel Roznovanu, Colonel Sâmboteanu, Comandor Nicolescu Radu şi Inginer Irimescu Radu Subsecretar de Stat al Aerului.*

Mai sunt patru locuri. Comitetul Central trebue să fie compus din persoane cari au domiciliul în Bucureşti. Din aceştia fac parte din Comitet, de drept, Preşedinţii Secţiilor L. N. R. Când vin la Bucureşti şi au ceva de comunicat convocăm Comitetul.

D-l Amiral Coandă : Aceasta este prevăzută şi în statut. Trecem acum la alegerea Comitetului de Direcţie. El se compune din 11 membrii. In Comitetul de Direcţie va fi un Vice Preşedinte, pe care-l veţi alege d-voastră, un Secretar General pe care tot d-voastră'l veţi alege, plus trei membrii. Sunt apoi membrii de drept reprezentanţii P. A. R. I. D. şi P. C. A. şi ai Ministerului de Instrucţie. Aşa încât aceştia nu intră în rândul celor pe cari-i veţi alege d-voastră. Are cineva vre-o propunere de făcut ? Rog pe d-l Comandor Boerescu să citească lista.

D-l Comandor Boerescu : Citeşte următoarea listă : Amiral Coandă, Amiral Bucholtzer, Comandor Dumitrescu Gh., Colonel Roznovanu, Inginer Vardala, Inginer Caranfil, Comandor Boerescu, Comandor Ştefănescu şi Culea Apostol.

D-l Amiral Coandă : Dacă are cineva vreo propunere de făcut suntem gata să-l ascultăm. M. S. Regele când a fost vorba de adaptarea unui fanion a acceptat acest pavilion triunghiular care să fie marca distinctivă a Ligii Navale. Asupra ei nu încape nici o discuţie pentru că noi ne-am referit la hotărârea M. Sale. V'o aduc numai la cunoştinţă.

D-l Comandor Botez : Noi, dela Centrală, vom comanda acest pavilion, doritorii se pot adresa la Centrală să-l cumpere şi au dreptul să-l pună la îmbarcaţiile lor, precum şi la locuinţe.

D-l Amiral Coandă : Inainte de a ridica şedinţa rog pe d-l C-dor Fundăţeanu ca să supună M. Sale rezultatele frumoase şi fără discuţii contradictorii ale adunării noastre generale. Dacă are cineva ceva de spus îl rog să vorbească.

D-l Comandor Fundăţeanu : Imi iau angajamentul să transmit M. Sale Regelui frumoasele sentimente şi urări pe care Dvs. împreună cu membrii Ligii prezenţi azi aci le-aţi adus Augustului Preşedinte activ al Ligei Navale, cum şi frumoasa armonie în care a decurs Adunarea generală de azi, bun augur pentru prestigiul şi afirmarea Ligii Navale Române. Aplause).

D-l *Amiral Coandă :* Cu acestea vă mulţumesc de tot concursul luminat ce daţi frumoasei noastre instituţii şi declar şedinţa închisă.

Reviste primite

ITALIA MARINARA anul XXXIV, No. 7.

Moartea Ducelui de Abruzzi. Bine cunoscutul marinar şi explorator a avut o bogată carieră ştiinţifică; începutul îl face în 1897 cu ascensiunea muntelui St. Elias din Alaska, reuşind să ajungă în vârful lui, la 5.500 m. ; în 1899—1900 conduce împreună cu Cagri expediţia polară arctică, cu vasul *Stella Polare,* care după escale la Christiania şi Archangelsk este prins de gheţuri lângă insula Prinz Rudolf. Un accident — îngheţarea unei mâini din cauza ruperei unei mănuşi — îl obligă să suporte amputarea a 2 degete şi să renunţe din această cauză la expediţia pe banchiză spre pol ; aceasta e încredinţată lui Cagni care atinge latitudinea cea mai înaltă până atunci : 80° 33' 49". In 1906 Ducele de Abruzzi escaladează vârful muntelui Ruwerzori din Uganda (5.125 m.); în 1909 încearcă să atingă culmile înzăpezite ale masivului Himalaya dar greutăţile expediţiei îl forţează să se oprească la 7.500 m., înălţime neatinsă până la el. In 1928 îşi îndeplineşte ultima misiune ştiinţifică: studiile necesare punerei în valoare a unor ţinuturi din Somalia Italiană, descoperind izvoarele necunoscute ale unor ueduri, prezentând o mare importanţă pentru fertilizarea acelor regiuni.

RIVISTA NAUTICA ITALIA NAVALE, anul XLII no. 5—6.

Vase învechite şi vase noi. — In Anglia se discută oportunitatea demontării în ţară a vaselor cu peste 25 ani ori a vânzării lor în străinătate. Vânzarea în străinătate este în general mai rentabilă decât o demontare dar consecinţele sunt grave pentru marina engleză căci cumpărătorii — în general armatori greci şi yugoslavi — ne având de suportat sarcinile impuse de legile engleze, îşi pot utiliza vasele cu mai mari avantaje decât englezii, concurându-i. Problema este gravă şi se preconizează o înţelegere internaţională pentru a pune în imposibilitate vasele mai vechi de 25 ani de a concura construcţiile noi, prin impunerea lor la taxe sporite.

LA REVUE DE LA LIGUE MARITIME BELGE, No. 33, April 1933.

Revista începe prin un apel aproape desperat, cerând cititorilor belgieni a o ajuta în propaganda ce revista o întreprinde pentru asistenţa în favoarea, ofiţerilor şi echipajelor rămaşi pe drumuri prin desarmarea navelor.

„La crise dans la Marine Marchande", este un apel făcut de către Liga Maritimă Belgiană adresat Regelui şi Primului Ministru prin care arată că desarmarea a 43% din tonajul belgian cei 2500 şomeuri marinari provoacă somajul indirect a altor 5300 oameni, şi cere ajutorul Statului.

ITALIA MARINARA anul XXXIV No. 8. Remarcăm *desvoltarea portului Veneţia :* o expunere a lucrărilor cari se fac în scop de a crea Veneţiei platforme pentru manipularea mărfurilor şi a-i da o legătură cu uscatul printr'o cale carosabilă.

ITALIA MARINARA, anul XXXIV No. 9. *Italia la expoziţia mondială dela Chicago:* organizatorii secţiunei italiene, au crezut util să rezerve un stand important marinei, şi în special să pue în evidenţă aportul Italiei în progresul technicei navale. Se vor putea vedea: modelul *Stelei Polare,* cu care Ducele de Abruzzi a făcut expediţia la polul Nord în 1899, apoi un model al uneia din navele romane găsite prin secarea lacului Noemi, un model al vechiului chiurasat *Duilio,* un interesant model al aparatului cu care Roxetei şi Paolucci au reuşit în 1918 să traverseze barajele portului militar Pola şi să scufunde dreadnoughtul austriac *Viribus Unitis;* se mai găsesc deasemeni miniaturi şi modele de aparate marine de concepţie italiană (turbina Beluzzzo, etc.).

VEBERSEE anul 14 No. 5. *Apusul supremaţiei maritime engleze:* se arată slăbiciunea în care peste puţin timp se va găsi marina britanică faţă de celelalte marine, din cauza suspendărei de noui ordine de construcţii precum şi din cauza neexecutărei integrale a programelor navale. Actualmente marina care are maximul de vase de răsboi în şantier este cea franceză cu 81 vase, urmată de cea engleză cu 51, italiană cu 38, a Statelor Unite cu 17 şi japoneză cu 15. Această situaţie a impresionat opinia publică britanică şi a făcut să se decidă ordonarea de construcţii cari să pună Marea Britanie în situaţia de a-şi menţine locul între puterile martime.

Piaţa Navlurilor

Anul acesta am fost favorizaţi cu deschiderea navigaţiei la începutul lui Martie şi am avut până acuma o activitate mulţumitoare, la care au mai contribuit şi grânele în transit ce au trecut pentru continent.

Navlurile maritime locale dela începutul Navigaţiei şi până acuma au fost aproape standardizate, cu o mică variaţie de 36 pence.

Stabilitatea navlurilor maritime locale, este în avantajul comerţului nostru de cereale, şi ar fi de dorit că gruparea tuturor agenţilor din Brăila, ce a luat fiinţă, să caute ca navlurile să nu aibă mari fluctuaţiuni.

Navlurile locale a cerealelor sunt:

Anvers Rotterdam 10/6—10/ shillings
Hamburg 11/3 shillings
Anglia după port 12/—12/6 shillings.
Danemarca şi alte porturi Scandinave 13/6—13/9 shillings
Marsilia francs 45.
Italia lit 42.

CHERESTEA.

Nici articolul acesta nu a avut cerinţe multe, din cauza lemnului Rusesc, care concurează mult lemnul nostru.

Navlurile sunt:

Alexandria L 5 pro vagon.
Syria şi Palestina L 6—7 pro vagon.
Sicilia L 8 pro vagon.
Nord Africa L 7.10 pro vagon.
Sudul Franţei L 6 pro vagon.
Grecia L 6—6.10 pro vagon.

La Brăila au sosit următoarele vapoare cu grâu în transit pentru Europa Centrală.

Vaporul Sunion cu tone 4600 grâu
„ Tregothnan cu tone 4700 grâu
„ Lucy cu tone 5500 grâu
„ Maria Toft cu tone 2900 grâu
„ Modesta cu tone 5700 grâu
„ Antonios Stathatos cu tone 6300 grâu
„ Kassos cu tone 6200 grâu
Total aproape Tone 36.900

INŞTIINŢĂRI

In curând va apare „Larg de mare" versuri marine de d-l Lt.-C-dor N. Cristescu, editate sub auspiciile Ligei Navale Române.

Pentru colaboratorii revistei noastre

Articolele publicate în revistă se vor plăti autorilor după cum urmează:

Lei 2000 pentru lucrările originale,
„ 1000 pentru compilări şi recenzii,
„ 800 pentru traduceri,
„ 100 pentru informaţii.

Coala se va socoti de opt pagini tipărită.

Autorii articolelor vor specifica odată cu trimiterea lucrări dacă este originală, traducere, compilaţie, etc., precum şi numele autorilor de care s'a servit.

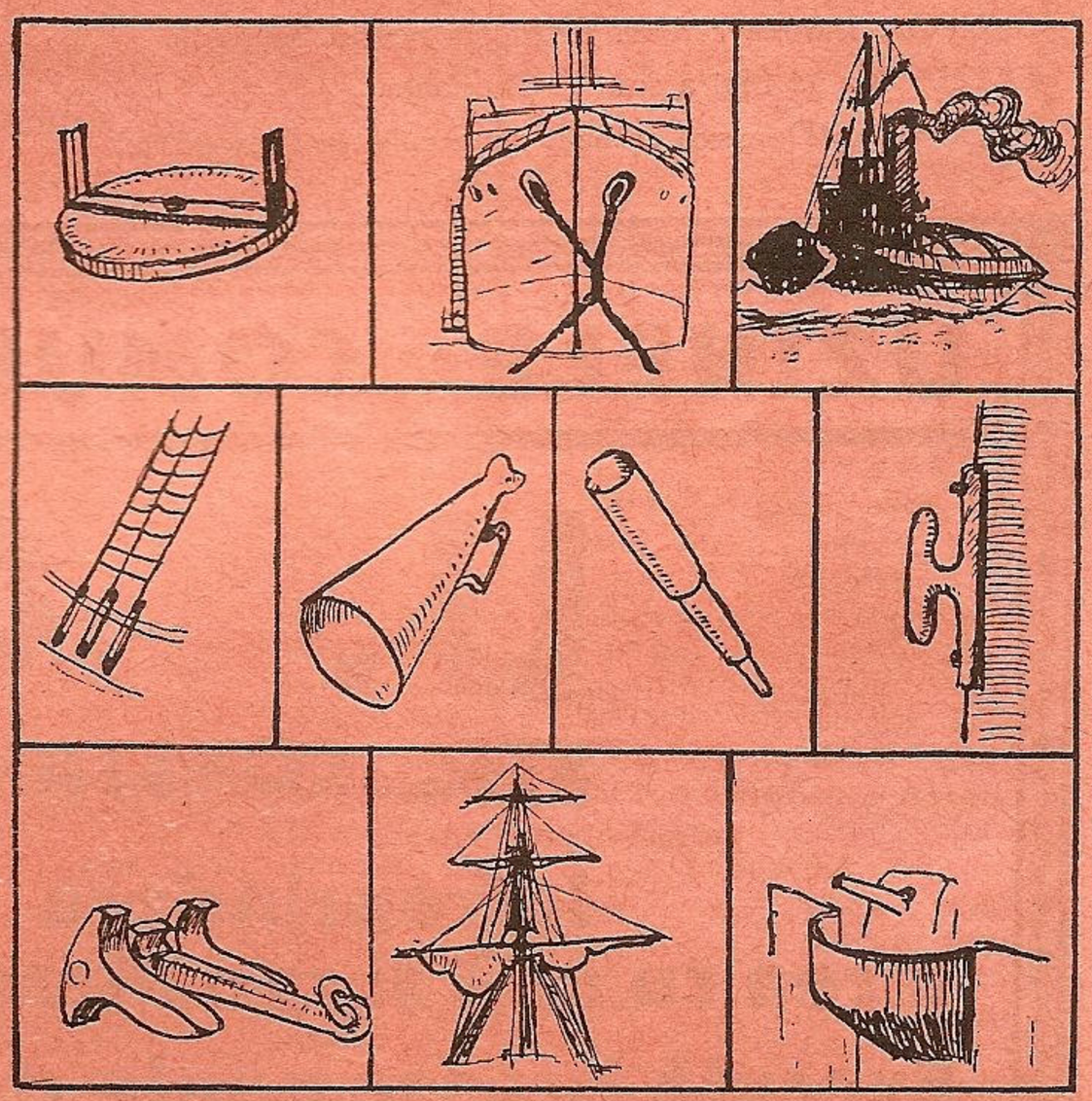
Textul va fi scris citeţ, cu mâna sau maşina pe o singură pagină, şi cu spaţiu liber pe margine pentru corectură.

D-nii abonaţi sunt rugaţi a comunica orice schimbare de domiciliu, altfel nu se poate răspunde de neprimirea revistei.

Jocuri

PROBLEMA V.

Luaţi iniţialele celor 10 numiri ce le veţi pune pe figurile de mai sus şi formaţi cu ele:



1. Instrument marinăresc de pedeapsă, întrebuinţat la bordul corăbiilor şi chiar a vapoarelor.
2. Lucru de mâncare şi numele unei societăţi.
3. Formă de comună şi port în Sicilia.
4. Ghid geografic şi un verb.

Deslegătorii celor cinci probleme apărute până în prezent, care vor să ia parte la concursul de jocuri sunt rugaţi să ne trimită deslegările până în 15 zile dela apariţia acestui număr pe adresa Ligei Navale, str. A. Briand No. 16 menţionând pe plic „pentru jocuri".

Situaţia vapoarelor
pe ziua de 20 Maĭ 1933

VAPOARE POŞTALE :

DACIA : Pleacă din Constanţa la 21 Mai, conform itinerariului pe linia Constanţa-Haifa-Alexandria.

ROMANIA : Sosește la Constanţa Miercuri 24 Mai din cursă, conform itinerariului.

REGELE CAROL : In rezervă la Constanţa.

PRINCIPESA MARIA : Pleacă din Constanţa Luni 22 Mai pentru Salonic, conform itinerariului.

DUROSTOR : Plecat din Dunăre la 9 Mai, pentru Grecia, cu mărfuri şi călători.

ARDEAL : Plecat din Dunăre la 19 Mai pentru Levant.

VAPOARE DE MARFĂ :

BUCUREŞTI : Plecat din Dunăre la 4 Mai, pentru Levant.

ALBA-IULIA : La 1 Iunie pleacă din Galaţi pentru Mediterana Occidentală.

PELEŞ : In reparaţie la Lisabona.

CARPAŢI : Incarcă cărbuni în Anglia pentru P. Said.

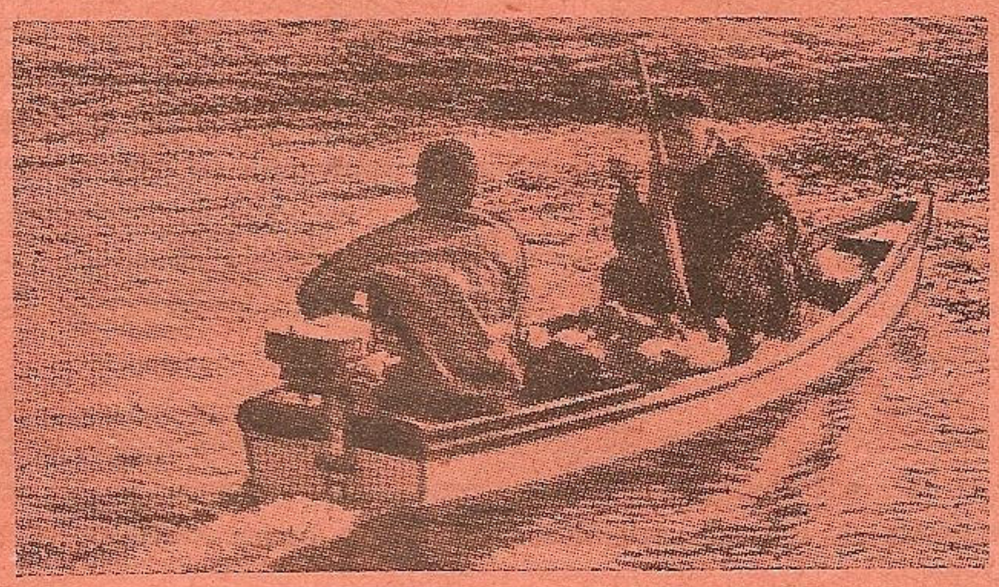
DOBROGEA : Incarcă în Dunăre pentru Levant.

BUCEGI : Incarcă cărbuni în Anglia pentru Beyrouth.

OITUZ : La 14 Mai a sosit la Constanţa.

SUCEAVA : Descarcă cărbuni din Anglia la Alexandria.

MOTOARELE DE BARCĂ



Veritabil Americane

JOHNSON CELE mai BUNE DIN LUME

$1^1/_2$, 3, 4, 12, 16, 24, 32 HP.

BARCI FINE DE SPORT

Skiff = Gig = Canoe = Vele = Yacht

Forme moderne. — material ales.

PROMPT DIN DEPOZIT SAU PE COMANDA

CASA BRANCENI

BUCUREŞTI — STRADA C. A. ROSETTI No. 1

UZINELE COMUNALE BUCUREŞTI

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

N. F. R.

NAVIGAȚIUNEA FLUVIALĂ ROMANĂ

MERSUL VAPOARELOR DE PASAGERI

Cu începere dela **15 MAI 1933** până la alte dispoziţiuni

Orariul Europei Orientale

Linia Brăila-Tulcea-Ismail-Vâlcov

In toate zilele

Brăila	plecare	7,30	Vâlcov	plecare	3,00
Galaţi	sosire	8,30	Chilia-Veche	plecare	4,30
	plecare	9,00	Chilia-Nouă	plecare	6,00
Reni	plecare	10,00	Câşliţa	plecare	8,20
Isaccea	plecare	11,20	Ismail	plecare	9,00
Tulcea	sosire	12,50	Tulcea	sosire	10,00
	plecare	13,10		plecare	11,00
Ismail———	plecare	14,40	Isaccea	plecare	13,00
Câşliţa ——	plecare	16,00	Reni	plecare	16,00
Chilia-Nonă	plecare	17,25	Galaţi	sosire	16,20
Chilia-Veche	plecare	17,40		plecare	18,30
Vâlcov	sosire	19,00	Brăila	sosire	19,35

Linia Tulcea-Sulina

In toate zilele

Tulcea	plecare	14,00	Sulina	plecare	6,00
Sulina	sosire	17.30	Tulcea	sosire	10,45

In legătură cu vapoarele care merg dela Tulcea spre Vâlcov şi Brăila.

Linia Galaţi-Brăila

In toate zilele

Galaţi plecare	7,30	10,15	12,45	16.30 şi 18,30
Brăila plecare	7,30	9,00	11,30	14,40 şi 19,00*)

*) In zilele de sărbători vâporul va pleca din Brăila la ora 20.

Linia Măcin-Brăila

In toate zilele

Măcin plecare	7,00 şi 13.30
Brăila plecare	10,00 şi 19,40

Vaporul nu face curse în ziua de 15 a fiecărei luni (respectiv 16 a lunei, dacă ziua de 15 este sărbătoare).

Linia Brăila-Piatra-Frecăţei

Duminica şi în zilele de sărbători are legătură cu cursa Galaţi-Brăila la ducere şi întoarcere

Zilnic			Zilnic		
Brăila	plecare	8,40	Piatra-Frecăţei	plecare	14,50
Măcin	plecare	10,05	Picineaga	plesare	15,40
Carcaliu	plecare	10,55	Turcoaia	plecare	16,50
Igliţa	plecare	11,15	G.-Armanului	plecare	17,10
G.-Armanului	plecare	11,40	Igliţa	plecare	17,20
Turcoaia	plecare	12,05	Carcaliu	plecare	17,55
Picineaga	plecare	13.40	Măcin	plecare	18,30
Piatra-Frecăţei	sosire	14,40	Brăila	sosire	19,30

Vaporul nu face curse în ziua de 20 a fiecărei luni (respectiv 21 a lunei, dacă ziua de 20 este sărbătoare).

Linia Ostrov-Silistra-Călăraşi

In toate zilele

Ostrov	plecare	5,00	Silistra	plecare	13,30
Silistra	sosire	5,45	Călăraşi	sosire	14,15
	plecare	6,00		plecare	14,25
Călăraşi	sosire	6,45	Silistra	sosire	15,25
	plecare	7,15		plecare	15,40
Silistra	sosire	8,15	Călăraşi	sosire	16,25
	plecare	10,00		plecare	18,00
Călăraşi	sosire	10,45	Silistra	sosire	19,00
	plecare	11,50		plecare	19,15
Silistra	sosire	12,50	Ostrov	sosire	19,45

In legătură cu sosirea şi plecarea trenurilor din Călăraşi.

Linia Oltenița-Turtucaia

In toate zilele

Turtucaia	plecare	6,00	Oltenița	sosire	13,20
				plecare	15,55
Oltenița	sosire	6,20	Turtucaia	sosire	16,20
	plecare	9,00		plecare	17,40
			Oltenița	sosire	18,00
Turtucaia	sosire	9,25		plecare	20,00
	plecare	13,00	Turtueaia	sosire	20,25

In legătură cu sosirea şi plecarea trenurile din Oltenița.

Linia Galaţi-Silistra

Marţi			Joi		
Galaţi	plecare	6,00	Silistra	plecare	7,00
Brăila	sosire	7,30	Oltina	plecare	8,30
	plecare	8,00	Rasova	plecare	9,30
G.-Gârluţei	plecare	11,45	Cernavoda	sosire	10,15
G.-Ialomiţei	plecare	13,30		plecare	10,30
Hârşova	plecare	14,30	Topalu	plecare	11,45
Topalu	plecare	16,00	Hârşova	plecare	13,10
Cernavoda	sosire	17,40	G.-Ialomiţei	plecare	13,35
	plecare	17,45	G.-Gârliuţe	plecare	14,30
Rasova	plecare	18,45	Brăila	sosire	17,00
Oltina	plecare	20,20		plecare	17,15
Silistra	sosire	23,30	Galaţi	sosire	18,30

Linia Galaţi-Turnu-Severin

Duminică şi Joi			Luni şi Joi		
Galaţi	plecare	6,00	T.-Severin	plecare	14,30
Brăila	sosire	7,30	Crivină	plecare	16,20
	plecare	8,00	Ţigănaşi	plecare	17,00
G.-Gârluţei	plecare	11,45	Gruia	plecare	18,15
G.-Ialomiţa	plecare	13,30	Cetate	plecare	20,00
Hârşova	plecare	14,30	Calafat	sosire	20,45
Topalu	plecare	16,00		plecare	20,50
Cernavoda	sosire	17,40	L.-Palanca	plecare	23,15
	plecare	17.45	**Marţi şi Vineri**		
Rasova	plecare	18,45	Bechet	plecare	2,15
Oltina	plecare	20,20	Corabia	sosire	5,00
Silistra	sosire	23,30		plecare	5.20
Luni şi Vineri			T.-Măgurele	sosire	7,00
Silistra	plecare	0,30		plecare	7,05
Oltenița	sosire	4,30	Zimnicea	sosire	9,05
	plecare	4,45		plecare	9,10
Turtucaia	blecare	5,20	Rusciuc	plecare	12,10
Giurgiu	sosire	9,50	Giurgiu	sosire	12,30
	plecare	11,15		plecare	13,30
Rusciuc	plecare	11,45	Turtucaia	plecare	16,10
Zimnicea	sosire	16,40	Oltenița	sosire	16,30
	plecare	16,45		plecare	16,35
T.-Măgurele	sosire	16,45	Silistra	sosire	19,05
	plecare	20,00		plecare	19,30
Corabia	sosire	22,45	Oltina	plecare	21,30
	plecare	23,15	Rasova	plecare	22,30
Marţi şi Sâmbătă			Cernavoda	sosire	23,10
Bechet	plecare	2,45		plecare	23,30
L.-Palanca	pleeare	7,45	**Mercuri şi Sâmbătă**		
Calafat	sosire	11,35	Topalu	plecare	1,00
	plecare	12,00	Hârşova	plecare	2,05
Cetate	plecare	13,10	G.-Ialomiţei	plecare	2,45
Gruia	plecare	15,30	G.-Gârluţei	plecarp	3,40
Ţigănaşi	plecare	17,30	Brăila	sosire	6,20
Crivina	plecare	18,45		plecare	7,15
T.-Severin	sosire	21,45	Galaţi	sosire	8,15

In leg. cu vapoarele care merg dela T.-Severin spre Baziaş

Linia Turnu-Severin-Baziaş

Mercuri şi Duminică			Luni şi Joi		
T.-Severin	plecare	6,00	Baziaş	plecare	4,30
Adakaleh	sosire	8,00	Moldova	plecare	5,50
	plecare	9,00	Drencova	plecare	7,15
Orşova	plecare	9,45	Svinița	plecare	8,10
Svinița	plecare	12,25	Orşova	plecare	10,20
Drencova	plecare	14,15	Adakaleh	sosire	10,40
Moldova	plecare	17,35		plecare	11,30
Baziaş	sosiré	19,15	T.-Severin	sosire	12.30

In leg. cu vapoarele care merg dela T.-Severin spre Galaţi.

Linia Giurgiu-Rusciuc

In toate zilele

Gurgiu plec.	8,00	10,30	16,20	Rusciuc plec.	8,40	12,15	18,00

In legătură cu sos. şi plec. trenurilor din Giurgiu şi Rusciuc.

Eventuale întârzieri sau anularea unor curse nu dau dreptul la despăgubiri.

BILETE CU RECUCERE pentru vizitarea regiunei Delta Dunărei (Brăila-Galaţi-Vâlcov-Sulina) şi a reg. Porţiţor de fier (T.-Severin-Baziaş)

Curse regulate pentru transportul mărfurilor colete:

a) Intre porturile Galaţi şi Turnu-Severin cu plecarea din Galaţi şi Turnu-Severin în fiecare Duminieă.
b) Intre Galaţi-Tulcea-Sulina-Ismail-Chilia-Vâlcov odală pe săptămână cu plecarea din Brăila în fiecare Mercuri şi din Galaţi în fiecare Joi
c) Intre porturile Galaţi şi Timişoara cu plecare diu Galaţi şi Timişoara la datele de: 14, 28 Mai, 11, 25 Iunie, 9, 23 Iulie, 6, 20 August, 3, 17 Septemvrie, 1, 15, 29 Octomvrie şi 12 Noemvrie 1933.

Serviciul mai face orice fel de transporturi cu şlepuri complecte şi tancuri speciale pentru produse petrolifere pe Dunăre între Sulina şi Regensburg pe canalul Bega şi pe râul Prut. Transporturi regulate de automobile între porturile Giurgiu şi Rusciuc şi între port. Oltenița şi Turtucaia.

SOCIETATEA ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE

S. R. D.

AVIZ

Se aduce la cunoştinţa Onor. Publicului călător, că ITINERARIUL vapoarelor de pasageri al Soc S. R. D. în vigoare dela data de 28 MAI 1932, a fost astfel întocmit pentru ca să stabilească o

Legătură directă între C. F. R. şi vapoarele S. R. D.

şi anume:

1) Plecare din Bucureşti cu trenul acc. No. 65 la ora 13^{40} şi sosire la Galaţi la ora 19^{10} de unde vapoarele S. R. D. pleacă la ora 21^{15} spre Tulcea-Ismail-Chilia Nouă-Vâlcov.

2) La înapoere, vapoarele S. R. D. sosesc dela Vâlcov - Chilia Nouă-Ismail şi Tulcea, la Galaţi, la ora 4 dimineaţa având legătură cu trenul acc. No. 76 care pleacă la ora 5 şi soseşte la Bucureşti la ora 9^{40}.

Vapoarele soc. S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant de primul rang.

DIRECŢIUNEA

I. ROTMANN & Co.

SOCIETATE ÎN COMANDITA

MAGAZIN DE **FERĂRIE, MAŞINI VOPSELE şi ARTICOLE TECHNICE**

MARE DEPOZIT ŞI FURNIZOR DE TOT FELUL DE MATERIALE NAVALE

EN-GROS EN-DETAIL

TELEFON 65/5 — ADRESA TELEGRAFICA: „ROCO"

GALAŢI — STRADA PORTULUI No. 41 — GALAŢI

Preţul Lei 25.—

INSTITUT DE ARTE GRAFICE E. MARVAN
BUCUREŞTI, BULEVARDUL PRINCIPELE MIRCEA, 13

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ
Filiala Constanța
BIBLIOTECĂ
Nr. C.1

ROMANIA MARITIMĂ ŞI FLUVIALĂ

REVISTA **LIGEI NAVALE ROMANE** PENTRU PROPAGANDA,
ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Anul II, No. 6 **Iunie 1933**

Cuprinde articole, informatii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţia maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Vedere din portul Galaţi

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M. COGĂLNICEANU

CUPRINSUL:

Veniți la mare . . . . . C-dor (R) N. Ionescu-Johnson
Din dreptul maritim . . . . . D. G. L. Longinescu
Subvențiile flotelor comerciale . . . . . S. Vaglianatos
Yachting . . . . . Al. M. Gheorghiu
Instalarea motoarelor în bărci și yachturi mici . Ing. N. Caranfil
Înecarea în bazinuri . . . . . Dr. E. T. Petrescu
Înotul la mare . . . . . P. Epureanu
Din enciclopedia mării . . . . . Amiral C. Buchholtzer
Educația profesională pe Navele Școală Cpt. C-dor (R) E. Oprișan
Vocabular marinăresc . . . . . L. N. R.
Memoriu de război și revoluție . Cpt. (R) Zagoreanski-Kisel
Alain Gerbault, navigatorul de unul singur în jurul pământului . . . . . Ap. D. Culea
Cronica: *„Universul" și marina: Salvarea naufragiaților; Sistemul de propulsiune al Ing. Khort.*
Informații și noutăți, *din străinătate, din țară*
Revista revistelor
Înștiințări

Redactorul D-l Comandor A. NEGULESCU (Moș Delamare)
Secretarul „ Lt. MIRCEA THEOHARI
Administratorul Revistei: Comandor G MUNTEANU.

Prețul abonamentelor pe un an:

Pentru instituții, intreprinderi, agenții . . . . . Lei 800
Pentru școli, căzărmi . . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . „ 300
Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari inferiori de porturi și pescării . . . . . „ 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizației, primesc de drept revista, în comptul cotizației anuale de 280 lei.

La cel puțin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.
Pentru străinătate prețul dublu.

Redacția și Administrația: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)
Telefon 367/98
BUCUREȘTI

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE PE 1933

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% „ 50% „ „
N. F. R.: 25% „ 50% „ „

BASINURI ŞI LACURI

LIDO, *Bulevardul Brătianu*: **40%**
CIŞMIGIU, 25% pentru bărci

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand*: **10%**

RESTAURANTE, BERĂRII

MONTE CARLO Cişmigiu 15%
RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, **10%**
HALA DE BERE N. POPIŞTEANU, *Poincare 30*, **10%**

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25*, **10%**

FARMACII

FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5* **5% specialităţi 25% reţete medic**

MATERIALE ELECTRICE

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* **10%**

CROITORI

H. AUSLÄNDER *Regală 14*, **10%**

MAGAZINE

„PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, **10%**

VENIŢI LA MARE

de C-dor N. IONESCU-JOHNSON

Marea nesfârşită, cu minunele, bogăţiile, imensitatea şi cu misterul ei, dela polii cei acoperiţi de gheţuri, peste equatorul cel încins de arşiţă şi până la nesfârşire..., este calea deschisă tuturor, ca să caute deslegarea problemelor lumii, ca să ducă civilizaţia unde nu-i, şi s'o desăvârşească acolo unde nu-i destulă.

Pe calea Mărei s'au deslegat problemele lumii, pe calea Mărei s'au dus şi s'au adus bogăţiile lumei, după cum tot pe calea Mărei s'au aflat secretele lumei.

Aci s'au frământat ideile, s'au agitat şi se agită omenirea, s'a plămădit şi se încheagă soarta lumei.

Marea bătrână cât lumea însăşi şi deţinătoarea vieţii, deschide zi de zi probleme noi şi gânduri noi.

Ea, ne arată cât de mici, cât de nemăsurat de mici, suntem noi toţi, în faţa nemărginirii ei.

In tăcerea ei misterioasă, Marea ne învaţă răbdarea şi perseverenţa, ne îndeamnă la muncă, ne deschide curiozitatea necunoscutului de mai departe, de tot mai departe...

Marea ne oferă plăceri şi doruri neştiute de cei ce n'o cunosc, şi ne pune brusc şi hotărât în faţă, imensitatea, misterele, bogăţiile, curiozităţile, farmecul şi viaţa ce deţine, ca noi să le cunoaştem, să le pătrundem şi să le utilizăm, întru progresul şi uşurarea însăşi a vieţii omeneşti.

Voi toţi acei, cu avânt şi dor de necunoscut:

VENIŢI LA MARE!

Uitaţi-vă la ea, la imensitatea şi nemărginirea ei, — admiraţi — ceeace vă uimeşte ori vă înfricoşează.

Uitaţi-vă la ea adânc şi pătrunzător, de-i lină ori înfuriată — tot una....

Inima voastră va bate altfel şi în toată simţirea voastră veţi avea acel fior de nedumerire, pe care încă nu-l cunoaşteţi.

Atunci, când sufletul, spiritul şi întreaga voastră făptură, va fi plină de admiraţie ori de dispreţ, de dragoste ori de ură, de dorinţa ori repulsiunea ei, — atunci, numai atunci, veţi putea începe să înţelegeţi, câtă putere are Marea asupra imaginaţiei voastre, mari şi plină de dorinţi nedesluşite încă vouă.

Atunci numai veţi putea înţelege de ce noi marinarii, îmbătrâniţi în vălul şi misterul acestei Mări, am rămas legaţi de ea, ca să nu ne mai despărţim niciodată.

Veniţi la Mare! ea vă va deschide drumul nou al vieţii voastre.

Cine n'a văzut şi n'a cunoscut Marea, nu poate avea ideie clară de nemărginire, de măreţie, de dorul de mai departe... de elanul spre necunoscut.

Veniţi la Mare! ca prin voi înşi-vă, prin puterea simţurilor voastre să vă convingeţi de puterea, misterele şi farmecul Mărei, căci:

Orice, şi ori cât v'ar spune altul de Mare, niciodată nu v'ar putea spune atâta şi atât de bine, cât ochii şi simţurile voastre vă v'ar putea spune, deci:

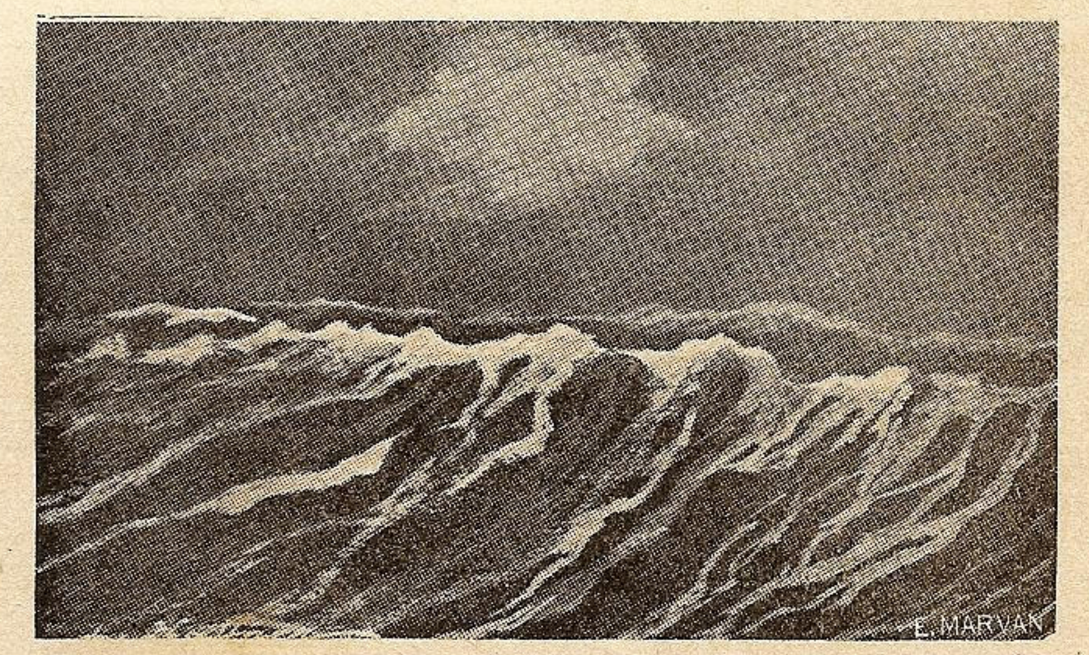
VENIŢI LA MARE!

Admiraţi-o ori nu, tot una, dar căutaţi s'o cunoaşteţi, s'o pătrundeţi, să ştiţi ce-i Marea, să ştiţi câtă putere a avut şi va avea asupra voastră şi să ştiţi cum să staţi în faţa ei...

Pe cuprinsul ei, pe drumul fără urme, vă veţi primbla aevea, prin locuri, ce le vedeaţi numai în închipuire.

Ca prin vis veţi trece prin ţările Sultanilor măreţi, prin ţările vechilor şi străvechilor din lumea lumii, a *„Prinţilor Mărei"* — Phenicienii — din ţara *„Doamna Mărei"*, Phenicia şi Carthagena.

Veţi răsturna mânii de multe veacuri, şi câte măreţii uitate veţi mai vedea la Mare.



La mare se oţelesc sufletele!

Veţi râde voi de voi, cei de odinioară cari greoi şi nehotărîţi nu ştiaţi şi nu vroiaţi să ştiţi ce-i Marea.

Veţi râde şi voi de cei ce nu cunosc încă — ceeace nici voi nu cunoaşteţi — dar veţi cunoaşte acuma, *Marea.*

Iar când din nou, veţi reveni pe meleagurile voastre, cu sacul minţii voastre plin de lucruri noi şi minunate, de lucruri scumpe vouă, văzute, simţite şi culese pe cuprinsul Mărilor, atunci, la masa voastră, modestă poate, dar nepreţuită vouă, cu acul diafragmei minţii voastre — condeiul — veţi înregistra spre nemurire, tot ce-aţi văzut, tot ce-aţi simţit şi tot ce-aţi cules, pentruca şi alţii, ce ca şi voi n'ar şti, ceeace nici voi n'aţi ştiut şi bănuit măcar, să afle dela voi, prin graiul şi pana voastră, ca şi ei, tot ca şi voi,

să vină să vadă şi să simtă ceeace ce-aţi văzut şi simţit şi voi : minunea minunelor :

MAREA !

Vă veţi cruci şi voi, cum de-aţi putut fi ţinuţi atâta vreme sub jugul acelora, cari în puterea interesului sclaviei, v'au ţinut secole de-a rândul — închişi între zidurile întunerecului neştiinţii şi umilinţii ca să nu fiţi cunoscuţi, ca să nu puteţi eşi pe poarta luminei, pe poarta emancipării — în lumea lumii — în lumina ştiinţii emancipării şi a mândriei voastre, la *Mare*.

Veniţi la Mare, veniţi pe vapoarele ce bravii noştri marinari, de zeci de ani le duc în lumea lumii, brăzdând Mările şi ducând renumele şi mândria ţării noastre peste Mări şi ţări, ca să arate lumii că ţara noastră mândră ca'n poveşti trăeşte, propăşeşte şi din holdele ei, o lume întreagă hrăneşte.

Veniţi la Mare, ca să vedeţi cele ce nu le-aţi văzut încă, şi pe cari nu le puteţi vedea de cât la Mare.

Acolo numai, în frumuseţea frumuseţelor, în lumea lumilor, voi toţi ce aveţi în suflet dorul de mai departe, dorul de necunoscut, dorul de a vedea şi cunoaşte lumea, oamenii, obiceiurile şi ţările, le veţi putea afla şi vedea pe toate, la Mare.

Acolo, la Mare, se ascuţeşte mintea, se aprinde fantezia, se formează personalitatea şi se uită răutatea omenească.

Iar când în liniştea nopţilor cu lună veţi pluti pe Mări îndepărtate — în nedumerirea voastră, faţă de imensitatea nesfârşitului şi misterului ce vă înconjoară, vă veţi transporta cu gândul în lumea închipuirii, aducându-vă aminte de sublimele cuvinte a celui mai adânc cugetător al nostru, Marele Poet, care desprins de lume zice :

„Lună tu stăpâna Mărei
„Pe a lumei boltă luneci
Şi gândurilor dând viaţă
„Suferinţele le'ntuneci.

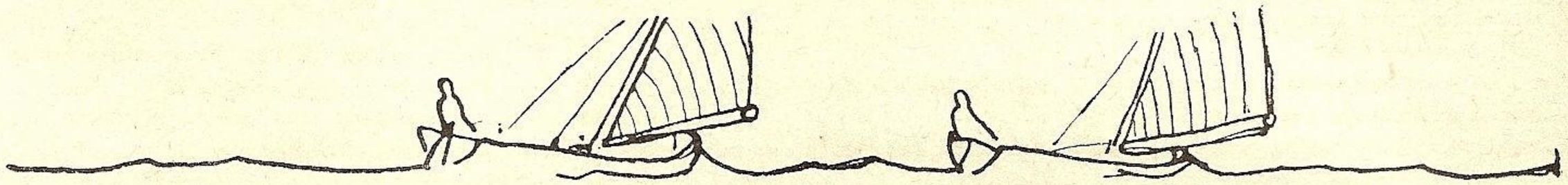
Şi atunci, — şi voi veţi spune altora veniţi la Mare, veniţi ca şi noi pentrucă numai acolo — se lămureşte neînţelesul, se deschid porţile minţii, se uită lumea şi răutatea omenească, iar fantezia îşi ia zborul liber şi frivol către sfere noi necunoscute încă vouă.

VENIŢI LA MARE !

Iar voi tineri, îmbogăţiţi-vă cuprinsul minţii voastre cu lucruri şi ştiinţe noi, pentruca mâine, când veţi fi chemaţi la rânduiala ţărei, din bogăţia celor ce veţi învăţa la Mare, să ştiţi să puneţi acolo unde nevoia va cere, tot ce sufletul vostru va avea mai cinstit şi mai curat şi mai bun, din cele ce aţi cules la Mare.

La Mare vă veţi oţeli puterea şi voinţa, vă veţi ascuţi mintea şi vă veţi forma personalitatea voastră, pentruca apoi să puteţi fi la înălţimea rolului de viitori conducători ai ţărei care v'a cultivat şi v'a alintat tinereţea pentru a vă pregăti chemarea voastră :

VENIŢI LA MARE.



DIN DREPTUL MARITIM

de D. G. L. LONGINESCU

1) Dreptul maritim, îşi are origina în exercitarea comerţului maritim.

La rândul său, comerţul maritim a apărut şi s'a dezvoltat, în cele mai îndepărtate timpuri ale civilizaţiei din prejurul mărei Mediterane.

Cei dintâi locuitori mediteranieni, cari s'au ocupat şi au practicat comerţul, ca cel mai intens gen de activitate al lor, după Istoria Veche, au fost Fenicienii, cari au trăit cu vre-o 25 secole, înaintea lui Hristos (a erei creştine).

Aceste timpuri, relativ la prezentul nostru, sunt foarte îndepărtate.

Intâi au întemeiat oraşe pe malul mărei (oraşe maritime, porturi) şi apoi, după o dezvoltare şi prosperitate, care le-a permis o activitate din ce în ce mai intensă, s'au întins cu comerţul de-alungul litoralului mediteranian, întemeind chiar colonii, colonizând.

Acolo unde găsiau o localitate prielnică activităţii lor, întemeiau o colonie, un port al lor, colonii şi porturi cari cu dezvoltarea şi cu timpul lua proporţii cari le-au făcut renumite, vorbindu-se şi astăzi de ele.

Expansiunea lor colonizatoare şi comercială, s'a întins la Răsărit, prin Marea Roşie, până la golful Persic, de unde, se spune, că erau originari.

In Apus, trecând Gibraltarul în oceanul Atlantic au ajuns până la marea Baltică.

Pretutindeni au întemeiat colonii.

Judecându-i după puterea şi rolul jucat de ei şi coloniile lor, în acele timpuri, şi apreciindu-le curajul de care au făcut dovadă, ca şi priceperea, ca marinari şi negustori, unii istorici i-au poreclit „Englezii lumii vechi".

Cele mai principale oraşe din Fenicia au fost :

1) Aco sau Ptolemais, azi Saint Jean d'Acre ;
2) Arad, ale cărui urme s'au pierdut ;
3) Béryte azi Beïrouth ;
4) Byblos sau Gebel, de asemenea cu urmele pierdute;
5) Sidonul azi Saida ;
6) Tripoli azi tot Tripoli ; şi 'n fine
7) Tyrul azi Sour.

Din toate aceste oraşe, cel care a desfăşurat şi a dovedit cea mai intensă şi mai mare activitate şi care a devenit istoric şi renumit prin numărul mare de corăbii ce călătoreau pe mare, în cele mai îndepărtate puncte ale lumii, atunci cunoscute, ca şi prin curajul, îndemânarea şi iscusinţa marinarilor săi, a fost Tyrul. E incontestabil că o activitate atât de dezvoltată şi răspândită, nu s'a

putut desfășura fără nici o regulă.

Ea a dat ființă și dezvoltare unei legislații care, probabil, a fost cea mai bună și cea mai complectă a timpului.

2) Când regina din Tyr, Didona, se refugiază pe coasta Africei de Nord și întemeiază Cartagina, incontestabil că, odată cu oamenii, obiceiurile lor, au adus și legislația maritimă a Tyrului, câtă se cunoștea la acea epocă.

Se știe că Cartaginezii nu erau decât Fenicieni. Cunoaștem, din istorie de asemenea, prosperitatea și dezvoltarea la care a ajuns, mai târziu ceva, Cartagina, atât de puternică că s'a substituit Tyrului în Apus, făcând colonii în Sicilia, Spania, Italia și 'n oceanul Atlantic.

Ajunsese o putere maritimă așa de mare, încât amenința Roma, ceiace a determinat pe Romani, să poarte războaele punice, pentru ca la al treilea război punic să o dărâme.

Cucerită de Romani, Cartagina, a fost reconstruită și a luat o dezvoltare, prin o strălucită activitate comercială și maritimă, care a făcut-o și a menținut-o, din secolul 1 la al 6-lea, la rangul de capitală a Africei romane.

E locul și momentul să amintim că generalul cartaginez, care a purtat războaele punice, a fost Anibal, iar generalii romani cari au luptat contra lui au fost pe rând, Scipione, numit Africanul, în al doilea război și Scipio Emilian în al treilea. Tot contra Cartaginei și Cartaginezilor a fost și Cato cel Bătrân, cenzorul, care mereu, necontenit și 'n orice ocazie, în Senat, nu termina nici un discurs al său, fără să adauge ca încheere: „Atque ego ceterum censeo, delendam esse Carthaginem". — „Intre altele totuși eu cred că trebue dărâmată Cartagina". Timp de 7 ani el a repetat mereu această dorință a lui — și ar mai fi repetat-o poate, dacă nu s'ar fi realizat.

3) Legislația maritimă a Fenicienilor a fost primită de Rodieni și Greci, cari traducând-o conștiincios în limba lor, au complectat-o cu toate dispozițiunile cerute și impuse de dezvoltarea vieții comerciale a timpului lor.

La rândul ei, această legislație perfecționată a Grecilor și Rodienilor, ajunge să se bucure de un mare renume. Având însușirile cerute de o bună legislație, a fost adoptată și de alte cetăți cari la acea epocă se frământau în vederea dezvoltării activității lor maritime și consolidării legislației lor.

4) Cucerind Orientul, Romanii găsesc aproape în fiecare oraș maritim, mai important, câte o legislație relativă la comerțul maritim.

Ca popor purtător și răspânditor al unei civilizații proprii, dar care primea și ceace găsea acceptabil și bun, din punctul lor de vedere, Romanii au adoptat legislațiile maritime ce le găseau și au făcut, după un timp oarecare, o legislație maritimă, proprie romană.

Justinian, împăratul Orientului, în Pandecte, înscrie oarecari dispoziținuni privitoare la legislația maritimă, formulând adevărate principii de drept maritim.

Așa găsim:

a) dispoziții relative la închirierea corăbiilor;

b) dispoziții relative la poliția navigațiunei în porturi, pe lângă coaste și 'n largul mării;

c) dispoziții relative la contractele pe cari patronul vasului le poate încheia pe contul închirietorului vasului;

d) dispoziții referitoare la răspunderea armatorului pentru actele patronului și ale oamenilor echipagiului;

c) dispoziții referitoare la contractul *prêt à la grosse,* care înseamnă un fel de plasament al unui capital, oarecare, cu mari procente, asupra unei corăbii de comerț, cu riscul de a pierde banii, dacă corabia se înnecă prin o împrejurare oarecare.

f) dispoziții referitoare la contractul *de jet,* care înseamnă a arunca în mare o parte sau toată încărcătura corăbiei, în cazul unei avarii obișnuite;

g) dispoziții referitoare la *naufragiu,* ruina complectă a unui vas pe mare.

5. După căderea imperiului roman sub barbari și legile maritime romane, au căzut în părăsire și au fost uitate timp de câte-va secole. Barbarii erau numai oameni ai uscatului și invazia lor în Imperiul Roman nu s'a produs decât pe uscat. S'ar putea zice, că oamenii mării, cari cunoșteau binefacerile civilizației romane și locuiau împrejurul Mediteranei, n'au contribuit cu nimic la ruinarea imperiului, ca un act de apreciere și recunoștință.

Popoarele Germanice și Slave, cari au invadat Imperiul Roman au venit pe uscat. Avarii, Hunii, de rasă uralo-altaică au venit dela Răsărit.

Timp de aproape 7—8 secole, civilizația și cultura europeană, nu înregistrează nimic despre vre-o legislație maritimă.

Barbarii toți, la un loc și fiecare în parte, nu ajunseseră la gradul de civilizație și cultură al Romanilor, pentru ca să priceapă avantajele navigațiunei și mijloacele mai bune pentru a se folosi de ea, pentru binele lor și al altora.

Cu mentalitatea lor sălbatecă un singur lucru pricepeau: să distrugă și să fure, să răspândească ruina și teroarea, fără să așeze în loc nimica.

De altminterea, după invazia barbarilor, întreaga civilizație și cultură greco-romană, a căzut în un fel de desconsiderare și uitare, fără a se pierde însă. Barbarii nu aveau posibilitatea intelectuală de a o aprecia, în ceiace este și reprezintă pentru omenire.

Ele au continuat să existe și să se mențină, pentru vremuri mai bune lor, prin mijlocirea bisericei creștine.

Mănăstirile numeroase cari existau, focare puternice ale civilizațiunei desconsiderate, au continuat a o păstra și practica, ca pe cel mai de samă tezaur al unei lumi dispărute.

Incet, încet şi aproape pe nesimţite, civilizaţia uitată şi umilită, a început a-şi redobândi drepturile neperitoare ale meritelor ei, până la deplina sa reîntronare în drepturile pierdute.

Barbarii deveniţi stăpânitorii Imperiului Roman, au început dela un timp, să priceapă binefacerile civilizaţiunei deconsiderate, să prindă gust de dânsa, şi adoptând-o s'au constituit învinşi, supunându-i-se.

Biserica creştină este aceia care a jucat rolul covârşitor, înfăptuind o operă mai mare pe care n'a putut s'o facă Imperiul Roman ca organizare politică, în decadenţa sa.

Această operă de salvare a civilizaţiunei şi culturii greco-romane, constitue cea mai mare binefacere pe care biserica creştină a făcut-o realmente, omenirei.

Dacă această operă de salvare nu se înfăptuia, nereuşind, paguba pentru omenire ar fi fost incalculabilă şi n'am fi ajuns azi la gradul de civilizaţiune la care ne găsim.

Recunoştinţa tuturor oamenilor şi popoarelor de atunci, de azi şi de viitor, este singurul prinos şi singura mulţumire ce i se poate aduce bisericii creştine.

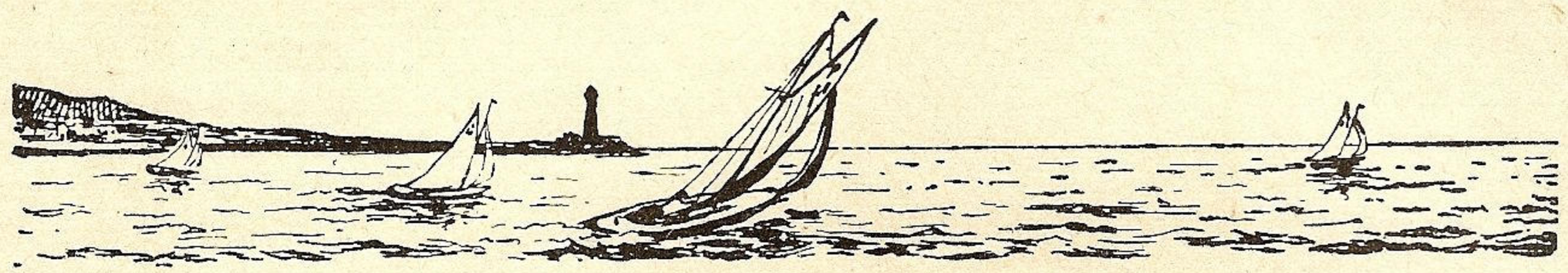
Meritele ei sunt nemuritoare ca şi viaţa civilizaţiei, culturii şi popoarelor ce s'au dezvoltat pe urmele acelei civilizaţiuni.

6) Către sfârşitul secolului XI şi înaintea descoperirilor geografice, pe marea Mediterană şi oceanul Atlantic, începe oarecare activitate maritimă. In desvoltarea acestei activităţi şi 'n măsura nevoilor timpului, ţinând seamă, până la oarecare punct, şi de reminiscenţele trecutului îndepărtat, încep să se introducă şi stabilească oarecari obiceiuri şi cazuri de drept maritim.

Amintirile din Pandectele lui Justinian, practica zilnică şi îndelungată a vieţii şi nevoilor de toate zilele, au făcut o stabilitate de principii, la început nescrise, şi tocmai, mult mai târziu, scrise.

De sigur că numai oraşele maritime, cu o intensă activitate comercială-maritimă, au contribuit, în cea mai mare măsură la înfăptuirea acestei stabilităţi.

(va urma)



Subvenţiile flotelor comerciale

de SPIRU VAGLIANATOS

Caracterul atât de preponderent economic şi răsboiul mondial a făcut să apară şi mai mult în lumina interesului public şi în centru preocupărilor politicei de stat, mijlocitorul tuturor legăturilor economice *„navigaţiunea maritimă"*. Această atenţiune şi activitate a politicei de stat a fost continuată după război destul de pronunţat.

O politică economică pronunţată, care merge progresând, necesită pentru existenţa ei şi pentru o desvoltare sănătoasă, o puternică flotă comercială proprie şi statele au avut de mai multe ori ocaziuni, să vadă clar această realitate.

In timpul războiului mondial, statele au mai avut ocazie, încă odată să constate serviciile imense şi marele aport, ce flotele comerciale, au putut să aducă cauzei aliaţilor, încât crearea unei flote comerciale, după război să devie de la sine, o obligaţie naţională, de primul ordin, pentru toate statele. Unele state în politica lor navală, pentru a creia o flotă comercială, care pe lângă scopuri comerciale, mai avea şi pe cele politice şi culturale, au adoptat într'o măsură largă ideia protecţionistă şi cea naţională.

Ideia naţională, pretutindeni deşteptată, corespundea pe deplin curentelor politice de după război, curente ce au ca scop principal *„naţionalismul"*, astfel că această idee a marcat o accentuare, destul de pronunţată, mai ales după război, unde navigaţia tuturor statelor a atins o extraordinară conjunctură, ca urmare a bunei activităţi a comerţului mondial, ce era pe atunci.

Din nenorocire însă, această perioadă fericită era de scurtă durată, căci imediat după aceia a urmat o perioadă de depresiune economică generală.

Navigaţiunea mondială, cu tonajul ei ce a crescut între timp enorm, s'a resimţit foarte mult de consecinţele acestei depresiuni, astfel că un mare număr de vase comerciale a trebuit să fie dezarmate.

In faţa unei astfel de crize, destul de grave după exemplu ce s'a practicat în unele industrii şi ramuri comerciale terestre, era firesc ca şi industria maritimă cu anexele ei, să recurgă şi ea, chemând în ajutor sprijinul statului, pentru a putea învinge depresiunea, şi a nu agrava mai mult situaţia navlurilor, din cauza marei supra oferte de tonagiu ce a fost; şi astfel am putut vedea recurgând la principii protecţioniste, nu numai statele, care şi înainte de război înclinau mai pronunţat, sau numai într'o măsură restrânsă, spre o tendinţă protecţionistă, în politica lor economică, dar şi state cu o politică economică liberală. Excepţie au făcut numai câteva state, la care ideea protecţionismului, nu a putut fi aplicată până acuma, din cauza legăturilor şi structurei lor economice şi comerciale.

Dacă pentru o politică economică accentuată, necesitatea în primul rând a unei puternice flote comerciale proprie, a devenit un ce indispensabil şi obligatoriu, acest lucru a mai servit, totodată ca argument cu baze serioase pentru o propagandă mare ce s'a făcut după război pentru o politică navală protecţionistă.

Principalele mijloace ale unei politici comerciale protecţioniste, sunt taxele vamale şi subvenţiile. Acestea din urmă, fiind în le-

tură cu politica navală, ne interesează mai mult, şi despre ea mă voi ocupa.

Inainte de războiu şi mai ales după formele de aplicare a subvenţiilor , erau foarte variate, iar scopul lor principal, nu era atât comercial ci politic ; de exemplu unele state pentru interesele lor politice, având nevoe, de a întreţine legături comerciale cu alte state sau colonii, au obligat pe unele din societăţile lor maritime, să deservească cu vasele lor, unele linii cu totul neproductive şi sterile; ori aceste societăţi, trebuiau să primească subvenţii pentru pagubele ce aveau de a ţine în continuu aceste linii maritime.

In general subvenţiile se pot împărţi în două categorii principale, în cele *„directe* şi cele *„indirecte"*. In categoria subvenţiilor directe, statul intervine cu numerar, în cele indirecte, statul este scutit de plăţi. Acordarea unor subvenţii, nu sunt legate pentru primitor de anumite obligaţii sau vreun serviciu echivalent, şi de fapt aceasta este adevărata formă de sprijin din partea statului. Astfel de subvenţiuni însă nu mai sunt acordate. In schimb, în cele mai multe cazuri, beneficiarul lor, trebuie să se oblige, la o compensaţie echivalentă, fie prin servicii directe în schimb, sau condiţionarea de anumite restricţii ale libertăţii de acţiune.

Forma cea mai obişnuită este subvenţia efectivă şi directă, statul acordând numerar pentru diverse scopuri, fără dobânzi. Mai sunt şi subvenţii de credit, respectiv când statul garantează împrumuturile particulare sau emisiunile societăţilor de navigaţie, cum sunt subvenţiile engleze, după „Trade Facilities Act" şi „Loans Guarantee Act".

Dar pe lângă scopul principal, ce urmărea în aparenţă o politică comercială protecţionistă, adică comerţul şi politica ţării, după războiu, unele state au fost cuprinse de unele idei grandioase, imperialiste, de acapararea traficului maritim a unor zone de mare în favoarea pavilionului lor naţional şi în paguba celorlalte pavilioane şi vinovaţii de fapt, pentru această politică, nu sunt numai guvernele statelor şi mai puţin contribuabilul, de pe spinarea căruia au fost plătite subvenţiile, ci armatorii, cari au adoptat şi ei aceste idei şi tendinţe imperialiste de acaparare.

Pare însă că lucrurile au avut un ecou cu totul altul de cât acela prevăzut de guvernele statelor, căci politica protecţionistă şi subvenţiile au început să aibe o repercusiune în transporturile maritime, fiindcă există o diferenţă mare între volumul acestor transporturi şi tonajul mondial, care după războiu a continuat să fie sporit ; ori ca statele să aibă acest mare tonaj în mişcare, au adoptat programul lor de subvenţii, împrumuturi eftine şi alte înlesniri ce au acordat armatorilor, program ce nu a fost deloc bazat pe principii comerciale de libertate absolută, şi care program a îngreunat pieţele de navluri, în momente de diminuare crescendă a comerţului şi a crizei de transporturi ce a survenit.

Măsurile cu subvenţiile, spre a putea ţine în mişcare un tonaj dovedit ca prisos, erau cu totul artificiale şi s'au dovedit simple paliative. Subvenţiile par a nu fi deloc bune, ca să uşureze flotele comerciale, de la scăderile ce survin la pieţele de navluri, căci s'a dovedit cu prisosinţă, că de pe urma acestor subvenţii, scăderile de navluri erau mărite, astfel că în locul unui leac ce s'a urmărit, a eşit la iveală cercul viţios a acestor subvenţii, care a făcut mult rău tuturor flotelor comerciale.

Din toate părţile, sunt proteste unanime, pentru marele pericol ce aduce flotelor comerciale, această politică de subvenţii. Ceva mai mult, la conferinţa dela Paris, din anul trecut, la care au luat parte armatori, reprezintând 10 state, cu cel mai mare tonaj mondial, prezidentul conferinţei d-l Dr. Leisler Kiep, dela Hamburg America Linie, cu asentimentul unanim al tuturor participanţilor, a condamnat toate măsurile şi programele de protejare, ce guvernele acordau flotelor comerciale fiindcă: „subvenţiile sunt antieconomice pentru flote şi distrug cu totul principiul pe care se bazează transporturile intercontinentale, adică o întrebuinţare egală pentru vasele tuturor pavilioanelor în toate părţile lumii".

Contrariu însă rezoluţiunilor conferinţei transporturilor dela Paris, şi a părerilor tuturor armatorilor, precum şi a dovezilor clare, că în practică subvenţiile sunt antieconomice, şi în dauna flotelor comerciale, totuşi, după cum observă şi marea revistă Londoneză Syren and Shipping, dintr'o întâmplare curioasă, nici o informaţie nu ne-a parvenit până acuma, că subvenţiile mari şi alte înlesniri, ce statele au acordat flotelor lor comerciale, nu au fost de loc suprimate şi nici chiar diminuate, din contră unele state ce au ca program aceste subvenţiuni şi înlesniri, le-au sporit în ultimul timp considerabil, exemplu Portugalia, care abia acuma începe să dea o desvoltare marinei ei comerciale. Baza acestei desvoltări sunt subvenţiile şi alte avantaje ce vrea să acorde armatorilor săi. Aşa că nici vorbă nu poate fi că acest cerc viţios să fie abandonat şi înlăturat, ci din contra va continua să existe şi în viitor, pe spinarea contribuabilor şi în paguba flotelor comerciale.

Subvenţiile pentru transportul poştei date aproape de către toate statele, sunt subvenţii ce nu au nici o legătură cu celelalte directe şi indirecte acordate pentru scopurile arătate mai sus. Dintre statele care în ultimul timp nu înţeleg să acorde subvenţiuni marinelor lor comerciale, şi care fac excepţie de celelalte, sunt Anglia şi încă câteva state mici.

După cum arăt însă şi mai sus, unele state subvenţionând marinele lor comerciale, fac o concurenţă celorlalte şi mai ales marinei engleze, care după cum se ştie, are cel mai mare tonaj din lume, nu numai ca cantitate dar şi ca calitate, şi fiindcă o parte destul de însemnată a acestui tonaj, este dezarmat, ne mai putând naviga cu preţurile actuale a navlurilor, forurile competinte din Anglia au intenţiunea să dea o deslegare grabnică acestei chestiuni care după cum se pretinde a început să fie insuportabilă pentru ea. Anglia nu poate să stea impasibilă la dispariţia pavilionului ei din concernul general a transporturilor inter-continentale, pe când alte pavilioane susţinute de guvernele lor, sunt în plină activitate şi acaparare.

După cum se vede englezii au dreptate şi par că vor să revie la vechea lor legiferare de protecţionism din 1646 sub denumirea de „Navigation Laws", care asigura pavionului englez toate transporturile de mărfuri şi produse din coloniile Americei de Nord pentru Anglia ; asemenea vrea să aducă în discuţie şi legea lui Cromwell din 1651, care interzicea cu desăvârşire, importul în Anglia şi Irlanda, ori cărui produs natural sau prelucrat, din America, Africa, Asia şi orice colonie engleză, prin vase streine. Toate aceste transporturi, trebuiau făcute de casele armatorilor englezi şi cu vase a căror căpitani şi cel puţin 3/4 din echipajul lor erau supuşi englezi. In urma independenţii coloniilor Americei de Nord din 1776 însă, independenţă recunoscută de englezi la 1783, această legiferare a trebuit să fie părăsită.

Intre timp, comerţul englez progresând în continuu, flota comercială engleză de vase cu vele, luase o desvoltare destul de mare în detrimentul celorlalte. Politica mondială apoi, i-a obligat pe Englezi să facă diverse tratate şi convenţiuni comerciale cu mai multe state mari şi mici, astfel că această legiferare să nu poată fi aplicabilă, contribuind la această neaplicare şi alte cauze, ca recolte stricate în Anglia şi Irlanda, etc.

Nu ştiu cum se va desfăşura chestia subvenţiunilor pe viitor ; dar una din principalele chestiuni a viitoarei Conferinţe mondiale fiind *protecţionismul şi subvenţiunile,* să sperăm că rezultate practice şi folositoare, vor fi adoptate spre a anima comerţul general al lumii, de pe urma căruia vor beneficia în primul rând flotele comerciale. In ce priveşte protecţionismul exagerat şi subvenţiunile mari, cred că vor suferi schimbări radicale. Până la întrunirea conferinţii mondiale însă, a cărei dată nu s'a fixat încă şi de pe urma căruia, se va hotărî soarta subvenţiunilor, e bine să avem o idee de marile sacrificii, sub diverse forme, ce statele au făcut după războiu pentru flotele lor comerciale, şi pe care le voi arăta cât mai detailat posibil, în viitoarele articole.

NAVIGAŢIE DE PLĂCERE, NATAŢIE

YACHTING

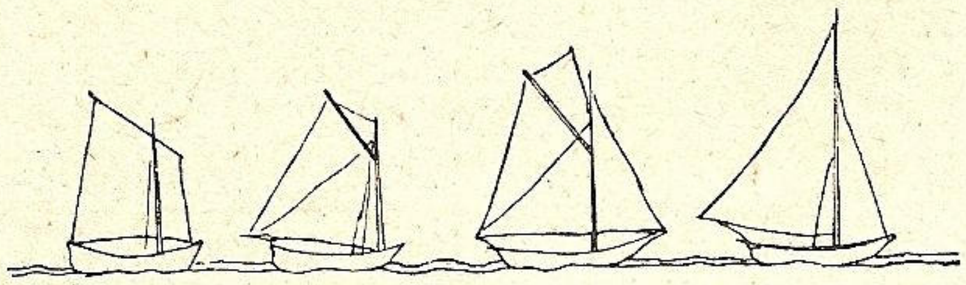
de AL. MĂRIUS GHEORGHIU

Dintre toate sporturile cari pun în evidenţă valoarea fizică şi morală a omului, yachtingul este unul dintre cele mai complecte.

Navigatorul-amator acceptă de bună voe, cu titlu de distracţie, viaţa cea mai periculoasă şi mai grea: aceia a marinarului, care e necontenit o colaborare desăvârşită a tuturor forţelor muşculare în aerul cel mai curat ce există în lume. In acelaş timp se pun la contribuţie şi toate facultăţile intelectuale şi morale, în mediul cel mai bogat în neprevăzut; e o mare şcoală de curaj, de rezistenţă, de sânge rece şi energie.

Dar alături de aceste consideraţiuni cari prezintă sportul nautic sub aspectul lui dificil, câte satisfacţii nu rezervă el amatorului-marinar.

In primul rând aceia de a ne simţi independenţi. Când am deslegat ultima parâmă şi am pus capul la larg, am rupt orice legătură cu pământul şi ne-am îndepărtat de orice preocupări, de

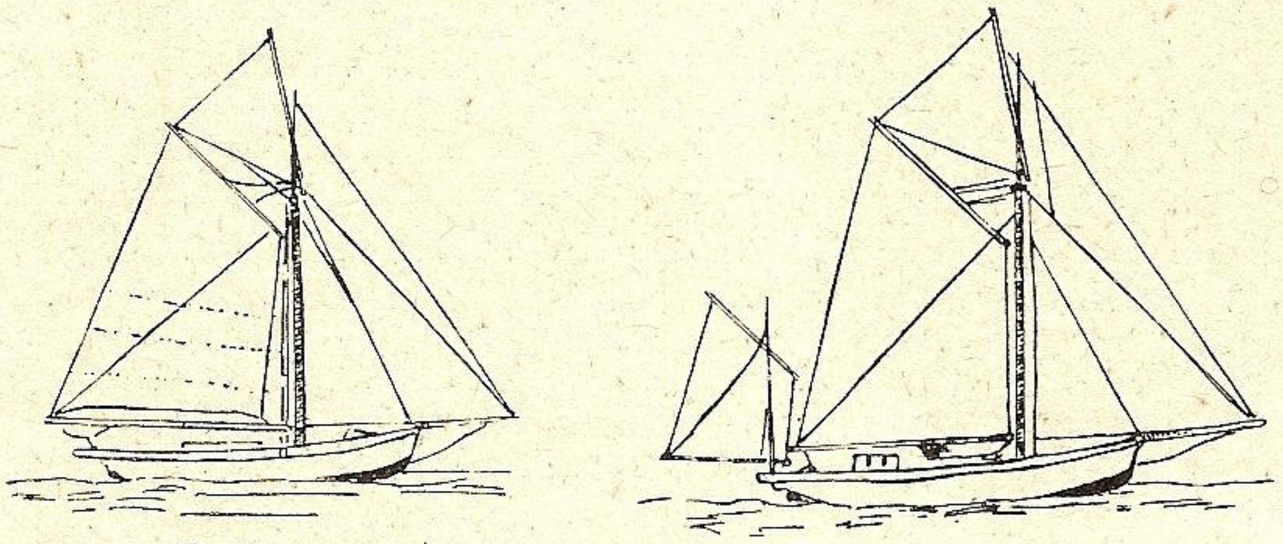


6 m 6 m 50

obligaţii şi convenţii. In yachtul nostru ne simţim la noi acasă, dar într'o casă mobilă, care se mişcă în orice direcţie voim şi ne evită vecinătăţile obositoare.

Dacă la acestea adăugăm şi plăcerile de ordin intelectual pe cari ni le dă practica navigaţiei ca: trasarea drumului, studiul hărţilor marine, cunoaşterea busolei, noţiuni de meteorologie, recepţia semnalelor prin T. F. F., manevra şi conducerea vasului, — lesne înţelegem că plăcerile navigatorului-amator sunt complecte şi interesează atât corpul cât şi spiritul.

Cuvântul *yacht,* de origine olandeză, serveşte a denumi „orice vas cu vele sau motor destinat exclusiv navigaţiei de plăcere".



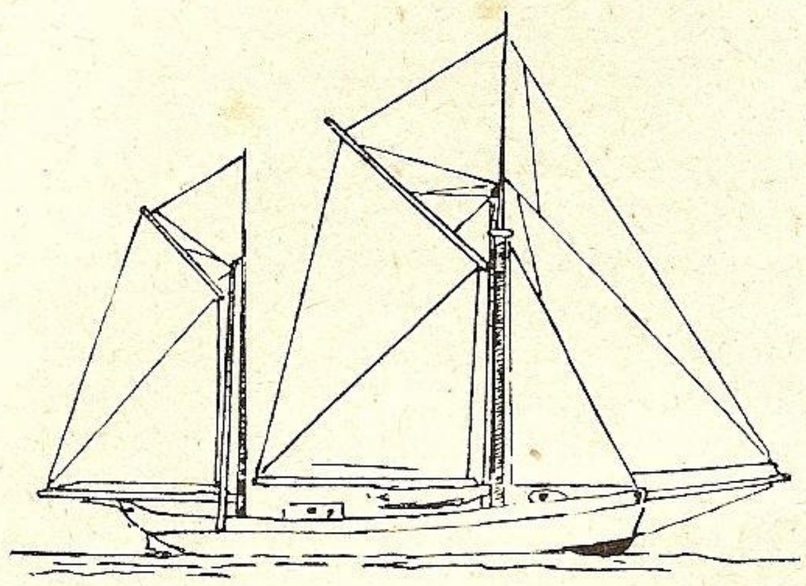
Cutter (15 m) Yawl (18 m)

Se poate naviga în mai multe feluri: cu *lopata* întrebuinţând energia musculară; cu *vele* profitând de forţa şi direcţia vântului; cu *motor* luând energia necesară mişcării de la o forţă mecanică: vapori, electricitate sau explozia unui amestec de vapori de benzină şi aer.

Navigaţia prin lopătare e prin raza ei mică de acţiune, mai mult un sport atletic, dar din cele mai complecte. Ne vom ocupa deci numai de vasele cari pot naviga cu vele sau cu motor. Şi printre acestea vom deosebi trei categorii: vasele cari navigă numai cu *vele;* vasele cari au numai *motor* şi vasele cari întrebuinţează un motor *auxiliar,* atunci când vântul căzând, navigaţia cu vele nu mai e posibilă.

Navigaţia cu *vele* e expresia cea mai sportivă a yachtingului; ea e singura care atrage cel mai mult pe adevăratul amator-marinar. La şcoala ei s'au format marii navigatori şi numai prin ea s'au realizat marile descoperiri.

Sunt yachturi de orice mărime: de la micile „scoici" de 5—6 m. lungime până la cele mai mari nave cu cari se poate face călătorii de lungă cursă şi chiar înconjurul lumei. După mărimea lor, vasele cu vele au unul, două sau trei catarge. Cele mai mici



Ketch (24 m)

au numai unul. Numărul catargelor, forma şi dispoziţia velelor constituesc *greementul* diverselor tipuri de yachturi.

Greementul cel mai simplu e acel întrebuinţat pe bărci şi mici vase: un catarg, o singură velă susţinută de o singură vergă legată de catarg printr'un inel cam la o treime din înălţimea lui. E greementul cel mai indicat pentru amatorul care vrea să se iniţieze în practica navigaţiei.

In al doilea rând trebue să menţionăm greementul micilor vase

Cutter (15 m) Yawl (18 m) Goeletă (30 m)

de 6—8 m. cari au de obicei o velă pătrată, sau triunghiulară (velă latină). Pe unele e o singură velă; pe altele această velă e complectată, la provă, printr'o velă mai mică de formă triunghiulară, numită *foc* sau *floc.* Dispoziţii speciale fac posibilă reducerea suprafeţei velelor în caz de vânt tare; se poate chiar înfăşura partea inferioară a velei, scurtând'o după necesitate.

Greementul tip al yachtului e greementul de *cutter.* In loc de o velă unică la catarg, el are două: o velă mare pătrată numită *vela mare* şi o velă triunghiulară în vârf, *flèche* (săgeata). La prova: una ataşată de provă: *trinca* şi alta pe bompres, *flocul.*

Pentru un vas mai mare se complectează greementul cutterului, adăugându-se un catarg mic la pupă cu o velă numită *bate*

pupa: e greementul tipului de vas *yawl.* Dacă vasul e şi mai mare, atunci catargul din pupă e mai lung, se numeşte arbore de *artimon* şi poartă două vele ca şi catargul mare: e grementul unui *ketch.*

Când vasul depăşeşte lungimea de 20—24 m. greementul tip, model de eleganţă nautică, e acel de *goeletă.* E un *ketch* întors: arborele mic e în faţă, pe când cel mare e înspre pupă. In fine pentru vasele cari trec de 30 m. lungime, greementul e acel numit goeletă cu 3 catarge.

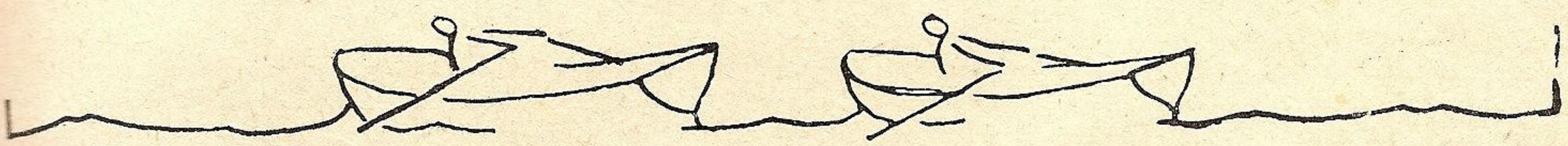
Sportul nautic se pratică sub două forme deosebite: *croisiera* care e navigaţia pură şi *regata* care e o cursă de întrecere între yachturi construite special pentru viteză. Regata şi în special regata cu vele e una din formele cele mai perfecte de emulaţie sportivă şi nimic nu întrece în frumuseţe spectacolul velelor albe mişcându-se ca nişte pasări uriaşe pe luciul apelor.

Yachtingul e şi un sport ştiinţific, întâi prin cunoştinţele pe cari trebue să le aibă un yachtman: trebue să cunoască bine marea, regimul vânturilor, a curenţilor, a mareelor în mările cu flux şi reflux; trebue să aibă bune cunoştinţe de meteorologie; să poată determina variaţiile busolei, să navige „după estimă" în vederea coastelor sau „făcând punctul" la larg. Dacă are un motor la bord trebue să ştie să-l conducă şi la nevoe să-l repare; trebue în sfârşit să posede cunoştinţe de medicină şi chirurgie pentru a da primele ajutoare unui marinar de la bord sau vre-unui pasager, în cazul unei croisiere lungi.

Dar yachtingul oferă posibilităţi de cercetări ştiinţifice în înţelesul înalt şi larg al cuvântului. Studiul apei de mare, a densităţei, temperaturei, transparenţei ei, cercetările asupra organismelor plutitoare cari servesc de hrană peştilor migratori — totul poate interesa pe amatorul studios. Şi toate aceste se pot face şi pe vase mici, în calmul călătoriei şi a simplicităţii vieţii de marinar.

Pe de altă parte instrumentele ştiinţifice cari se găsesc la bord şi de cari ne servim, sunt numeroase şi interesante. In primul rând trebue să menţionăm *busola* sau *compasul* cum îi spun marinarii, cu toată minuţioasa compensaţie prin magneţi permanenţi; apoi *lochul* care înregistrează la orice moment viteza vasului; *hărţile marine* pe cari cu ajutorul unui raportor se trasează drumul de urmat; *compasul de relevment* care indică unghiul sub care se văd diferite puncte de reper de pe coastă; *sextantul* cu care se ia înălţimea soarelui, stabilindu-se latitudinea; *cronometrul, aparatul de recepţie radiofonică* indispensabil pentru a primi ora primului meridian după care se calculează longitudinea; *postul de emisiune T. F. F.* pentru vase mai mari; *barometrul* care ne indică variaţiile de presiune din atmosferă şi ne prevesteşte timpul; *sonda* cu mijlocul căreia putem afla adâncimea punctelor unde ne găsim, etc.

Rolul ştiinţific al yachtingului a fost cu prisosinţă relevat în numeroase ocazii: să citäm numai pe Prinţul de Monaco, care începând ca yachtman a organizat Muzeul de Oceanografie din Montecarlo şi Dr. Charcot care a explorat Oceanul Arctic şi Antarctic pentru a complecta cercetările asupra curenţilor marini şi a vânturilor. Să nu uităm în sfârşit pe un pasionat al mărilor şi ştiinţii navigaţiei, Alain Gerbault, care a făcut înconjurul lumei, singur, pe un vas de 11 m. lungime.



Instalarea motoarelor în bărci şi yachturi mici

de Ing. N. CARANFIL
Vice Preşedinte Yacht Club Bucureşti

I. PENTRU CE MOTORUL DE AUTOMOBIL NU SE POTRIVEŞTE IN BĂRCI

Motoarele cu explozii în 4 timpuri atât cele de automobil cât şi cele marine sunt foarte asemănătoare având multe piese comune şi totuşi înlocuirea tipului marin prin cel de automobil duce la rezultate mai mult de cât mediocre.

Vom enumera motivele principale.

La motoarele de automobil răcirea se face prin apa înmagazinată într'un circuit închis şi pompa serveşte mai mult la o activare a circulaţiei apei a cărei nivel în totdeauna este mai înalt de cât capetele cilindrilor. La motoarele marine apa de răcire trebue aspirată din afara vasului şi apoi împinsă prin cămaşa de răcire a cilindrelor şi în fine este evacuată iarăşi afară. Pompele obicinuite de pe motoarele de automobil nu sunt suficient de puternice pentru acest scop, mai ales că tipul obicinuit de pompă centrifugală nici nu poate face o depresiune suficientă în tubul de aspiraţie de cât dacă la plecare pompa este umplută cu apă.

La motorul marin, pompa obicinuită este de tipul cu angrenaj sau cu disc , iar cele cu piston la motoarele cu turaţie joasă.

La motorul de automobil eşapamentul se face direct prin tubulura de eşapament, în ţeava respectivă care trece prin toba de eşapament. La tipul marin tubulura de eşire de la cilindrii are o cămaşă de răcire cu apă, astfel că gazele sunt în parte răcite la intrarea în ţevăria de evacuare. Fără această răcire pericolul de incendiu în o barcă ar fi foarte mare cât şi acela de arsuri pentru conducător.

In motorul marin, piesele expuse la umezeală nu pot fi în oţel ca la cel de automobil căci ar rugini imediat, iar cele în aluminium trebuesc păzite de apa de mare care este foarte corosivă pentru acest metal.

Carterul motorului marin este în interior astfel construit în cât uleiul nu lipseşte niciodată pompei de ulei oricare ar fi mişcările bărcei. O deschizătură specială îngădue golirea carterului de ulei ceeace la tipul de automobil se face pe dedesubt, operaţiune imposibilă în barca unde carterul stă aproape lipit de podea.

Motorul marin este special construit pentru ca să funcţioneze continuu în plină sarcină, ceeace nu este cazul celui de automobil.

Motorul marin lucrează mereu în condiţiunile motorului unui automobil care urcă o pantă uniformă. Pentru acest motiv ungerea are o deosebită importanţă şi răcirea uleiului printr'un aparat cu circulaţie de apă este neapărat necesară în tipul marin dela 25 HP. în sus.

II. MONTAJUL MOTORULUI IN BARCĂ.

Barca cu motor valorează atât câtă bază se poate pune pe funcţionarea motorului. Un motor mediocru bine montat valorează pentru o barcă mai mult decât cel mai perfecţionat motor însă rău aşezat în barcă.

Montajul motorului într'o barcă automobil sau ca auxiliar în o barcă cu pânză (yacht) necesită multă experienţă şi multă pricepere.

Motorul este întotdeauna fixat pe două traverse longitudinale

din lemn tare. Aceste traverse trebuie să fie mai lungi decât motorul pentru a se sprijini pe cât mai multe crevace ale bărcii. O bună soluţiune în special când motorul nu este aşezat în axul vasului, o reprezintă aşezarea unor crevace tari dela chilă până la jumătatea bordului şi pe care se fixează traversele motorului (vezi fig. 1). Traversele se fixează prin şuruburi pentru lemn şi nici odată prin buloane cari să traverseze pereţii bărcei. Înălţimea traverselor se socoteşte astfel încât carterul motorului să nu atingă fundul bărcei. Nici o legătură sau contact direct nu este admis între bordaj şi traversele motorului care prin trepidaţiile ce produc, încet, încet distruge etanşeitatea bordajelor prin vibraţie. Motorul se fixează pe traverse tot prin şuruburi de lemn însă numai după ce s'a fixat aliniamentul perfect cu arborele helicei.

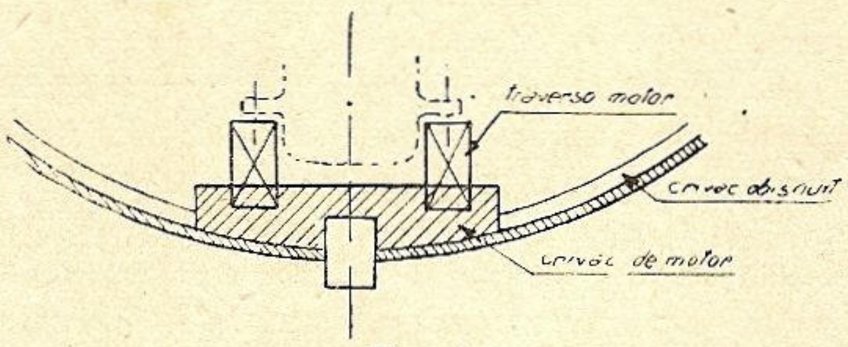


Fig. 1.

Legătura între motor şi arborele helicei se face prin două flanşe de cuplaj (fig. 2). Motorul este în linie atunci când depărtând puţin aceste două flanşe, lăsând un spaţiu de cc. 8 mm. între ele şi învârtindu-le cu mâna (împreună cu arborii respectivi) în toate punctele marginei lor, distanţa între flanşe rămâne aceiaşi. Proba se face cu o mică pană de lemn tăiată ca să intre exact între cele două flanşe, de exemplu la partea superioară. Se scoate pana, se învârtesc arborii de un sfert de tur şi se măsoară cu pana de lemn. Se procedează astfel până ce s'a parcurs o rotaţie complectă. Dacă în o anumită poziţie a flanşelor, pana rămâne liberă sau nu mai intră, aceasta înseamnă că arborii nu sunt în linie şi motorul va fi uşor mişcat prin pene din tablă de fier ce se vor întroduce între el şi traversele pe care stă.

Înşurubarea definitivă a motorului nu se va face decât după ce aliniamentul este perfect. In urmă, fixând cuplajul şi motorul fiind debreiat se roteşte cu mâna arborele helicei care în cursul rotaţiunei nu trebuie să prezinte porţiuni în care se învârşteşte mai greu şi în altele mai uşor. Acest control este necesar căci de multe ori prin strângerea şuruburilor de fixare a motorului, aliniamentul arborilor a fost stricat.

Inainte de strângerea complectă a şuruburilor de fixare a motorului se va verifica dacă nu cumva carterul motorului ajunge de fundul bărcei, fiind pericol de a-l turti.

Stabilind locul motorului să nu se piardă din vedere locul ce trebuie să rămână liber în capul lui pentru întoarcerea manivelei de pornire.

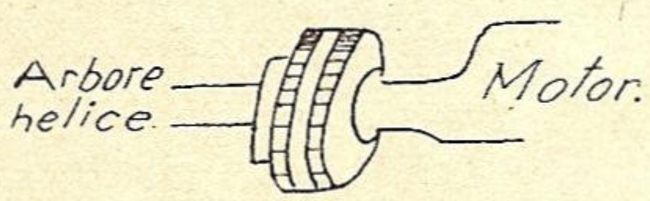
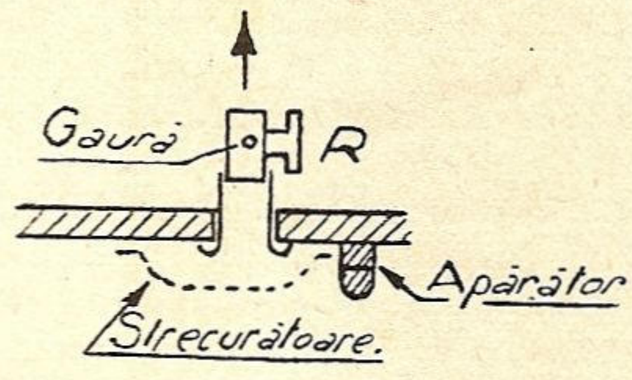


Fig. 2.

Odată motorul fixat urmează instalaţiunile anexe.

Apa de răcire. In fundul bărcii cât mai aproape de chilă se face o gaură în care se montează priza de apă printr'un tub de aramă sau fier galvanizat (la apă dulce). In partea exterioară, gaura de priză este acoperită de o strecurătoare din tablă de aramă, puţin bombată şi de un diametru care e de 4 ori mai mare decât cel al tubului de priză. In spre prova, strecurătoarea este apărată de o jumătate inel de lemn, constituind un apărător astfel că dacă barca se aşază pe un banc sau pe un fund cu mâl, acesta să nu astupe sita.

In interiorul bărcei se află imediat montat un robinet R (fig. 3) care când este deschis, apa poate să se sue în tub spre motor, iar când este închis se izolează apa din afară, iar prin o gaură specială apa rămasă între motor şi robinet se poate scurge în barcă, precauţiune importantă pentru caz de îngheţ. Dela acest robinet, ţeava de apă merge direct şi fără cot brusc la pompa motorului.



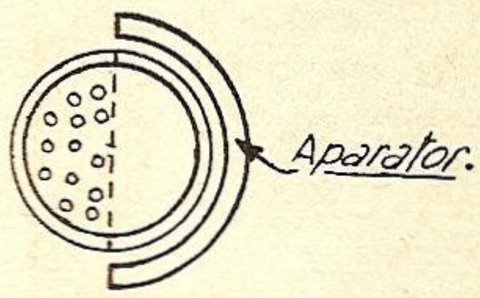


Fig. 3.

Priza de apă trebuie aşezată la fundul bărcei în special la cele cu pânze, care adesea navighează culcate pe un bord şi într'un asemenea caz riscă ca priza de apă să rămână în aer dacă nu este bine plasată.

O altă dispoziţie (fig. 4) şi mai practică o constituie aşezarea unui tub vertical de metal care se ridică în barcă până deasupra nivelului apei exterioare N. Acest tub este închis cu un capac cu şurub V. La intrarea apei se află o sită S, care este lipită de o tijă T. Apa este condusă prin robinetul R. Dacă s'a întâmplat ca sita S să se astupe, se închide robinetul R, se scoate capul V şi prin tija T se scoate sita (în barcă) şi după ce este curăţită se întroduce din nou la locul ei.

Apa, după ce a răcit motorul, este condusă afară din barcă prin o ţeavă care răspunde direct printr'un bord al bărcii, destul de sus deasupra liniei de plutire. Imediat la eşirea din motor este bine să se monteze un indicator de temperatură din acelea care până acum câţi-va ani se aflau aşezate pe buşoanele radiatoarelor automobilelor. In acest fel urmărirea funcţionărei normale a motorului este facilitată.

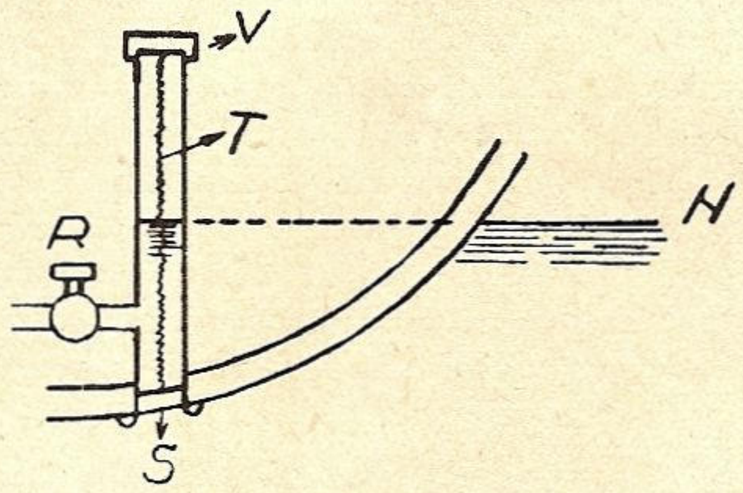


Fig. 4.

In orice caz pe această ţeavă, un robinet este necesar şi cel mai indicat este un robinet cu 3 căi care să îngăduie la o parte din apa de răcire a motorului să treacă în ţeava de eşapament, iar restul să fie evacuat direct afară.

Eşapamentul. — Instalaţiunea eşapamentului este cea mai delicată dintre toate. Păstrarea evacuărei gazelor în felul cum se face la automobile este o imposibilitate căci ţevile foarte fierbinţi, câte-

odată chiar roşii, ar fi un permanent pericol în apropierea rezervoarelor de benzină, în apropierea pereţilor de lemn cât şi pentru conducătorii bărcei.

Un prim lucru de reţinut este că eşapamentul trebuie să iasă din barcă cât mai sus posibil peste linia de plutire spre a evita orice înecare a motorului cu apa ce ar intra prin ţeava de evacuare, în special pe valuri mari. La toate bărcile, dar în special la cele cu pânze, ţeava de evacuare trebuie scoasă afară prin oglinda din pupa şi cât mai sus peste linia de plutire. Pe lângă alte avantaje această aşezare evită ocupanţilor din barcă mirosul urât al gazelor de scăpare, cel puţin atâta vreme cât nu suflă vântul din pupa. La bărci mai mari cu motor, eşapamentul se poate face printr'un coş ce se ridică vertical din barcă.

La motoarele mici până la 4 HP se poate adopta sistemul de evacuare dela automobile adică o ţeavă de scăpare şi o tobă pentru destinderea gazelor. Ţeava va fi izolată prin cordon de amiantă întărită cu fir de aramă, iar toba va avea o manta exterioară în care va circula apa de răcire de la motor pentru răcirea tobei.

Apa de răcire vine prin o ţeavă de aramă dela robinetul cu 3 direcţii montat la eşirea apei din motor. După ce a răcit toba, apa este condusă afară pe drumul cel mai scurt.

Pentru motoarele de peste 7 HP se întrebuinţează fie sistemul introducerei întregii cantităţi de apă de răcire a motorului în ţeava de eşapament de unde este evacuată odată cu gazele, fie sistemul introducerii numai a unei părţi a apei de răcire a motorului (vezi fig. 5).

Primul sistem înlătură montajul unei tobe de eşapament, amortizează destul de bine sistemul evacuării, însă prezintă pericolul inundării motorului prin sistemul de evacuare (tuburi şi supape) şi apoi micşorează cu cca. 10% puterea motorului prin rezistenţa ce o întâmpină gazele la eşirea din motor când dau de ţeava de eşapament plină cu apă.

Pentru ambele sisteme, instalaţia este aproape similară. La eşapamentul motorului se montează o bucată de ţeavă îndoită în jos imediat dela flanşa de fixare. Apoi se fixează un manşon în care intră o ţeavă de aramă ce aduce apa de răcire dela motor (fig. 5). Punctul unde apa intră în motor trebuie să fie cât mai jos faţă de eşapamentul din cilindri şi cel puţin 20 cm. In punctul cel mai jos al întregului sistem de evacuare se montează un robinet pentru scos apa rămasă în ţeava de evacuare la oprirea motorului.

Dacă toată apa de răcire a motorului este întrodusă în ţeava de evacuare, o tobă de eşapament nu mai este necesară. Cu al doilea sistem însă, ea devine utilă pentru amortizarea zgomotului.

Se va înlătura orice coturi repezi în ţeava de eşapament.

Pentru motoarele până la 20 HP, sistemul cu conducerea numai a unei părţi din apa de răcire în sistemul de evacuare, este de preferat. Prin ajutorul unui robinet se regulează cu mâna cantitatea de apă, astfel ca să se lase să treacă atâta cât trebuie ca ţevăria de eşapament să nu fie prea fierbinte.

Pentru motoarele mai mari de 20 HP este de preferat sistemul evacuării întregii ape de răcire a motorului în ţeava de eşapament. Aci primejdia supraîncălzirei acestei ţeve este atât de mare prin pericolul de incendiu încât regularea cantităţii de apă de răcire lăsată la aprecierea unui matelot sau a unui amator neglijent este puţin de recomandat.

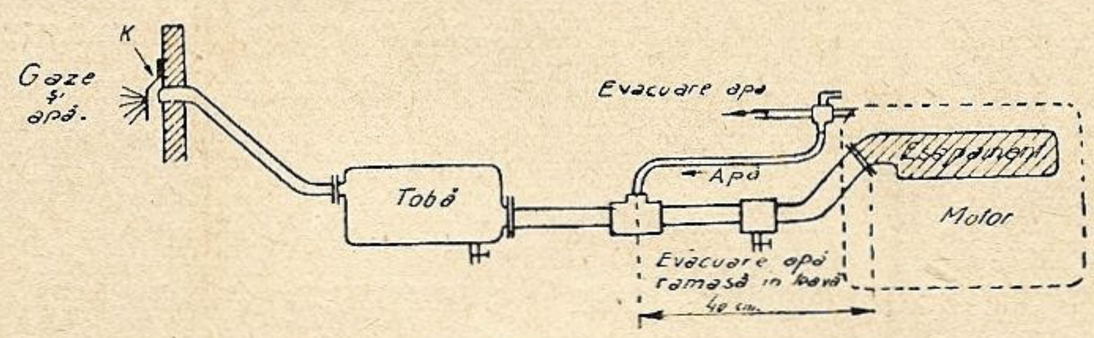
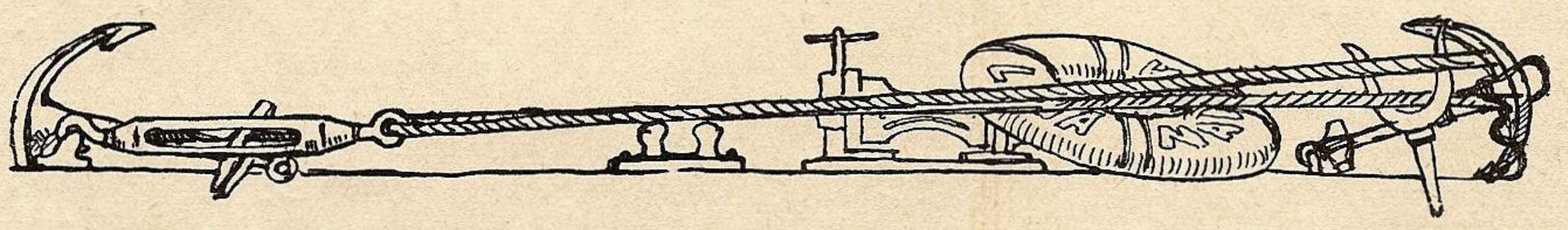


Fig. 5.

Prin acest sistem se evită şi depozitarea sării din apa de mare în ţeava de eşapament. Această ţeavă trebuie însă să aibă o inclinaţie uniformă dela motor spre orificiul de scăpare căci altfel ar rămâne buzunare cu apă care la punerea în funcţiune a motorului va fi evacuată ca o explozie stropind orice altă barcă s'ar găsi în apropiere.

Ţevăria de eşapament va fi împreunată de preferinţă prin flanşe faţă de manşoane cu ghewind. Orificiul ţevii nu trebuie să fie sub linia de plutire în special când vasul nu este în mişcare.

Ambele sisteme mai sus descrise sunt posibile numai dacă nivelul eşirei gazelor din motor este *deasupra* nivelului de plutire a bărcii. In caz contrar, nu mai este posibilă întroducerea apei în ţevăria de eşapament şi aceasta va fi numai de gaze, iar pentru răcire va fi îmbrăcată într'o jachetă pe toată lungimea ei, în care va circula apa de răcire.



INECAREA IN BASINURI

de Dr. EUGEN T. PETRESCU

Luând în considerare prevederile higienei, basinele de înot, în privinţa aceasta, au multe inconveniente. Totuşi, cum apele curgătoare sau marea nu sunt la îndemâna tuturor oraşelor, basinuri de înot au luat şi... vor mai lua fiinţă.

Nu voiu discuta măsurile de higienă ce trebuesc luate spre a evita molipsiri nebănuite ; serviciul sanitar e riguros şi putem spune că la noi, chiar la basinurile populare, curăţenia este relativ bună.

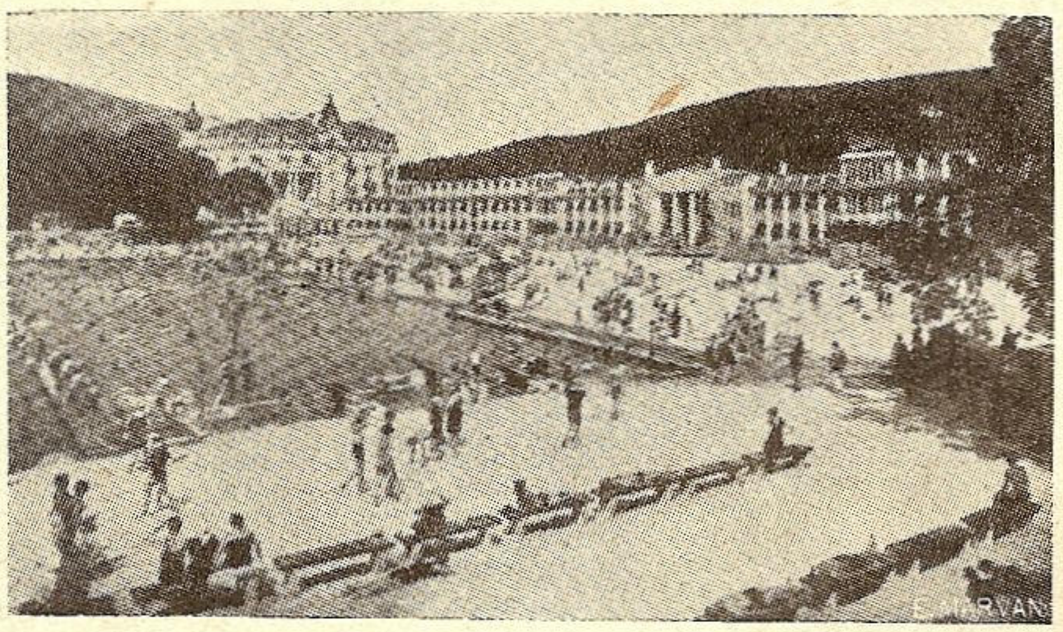
Vom vorbi despre prevenirea acelor nenorociri cu pierderi de vieţi, prin înecare într'un basin de înot, cum s'a întâmplat nu numai la noi ci şi în ţări cu o experienţă veche cari au făcut pe proprietarii de basinuri (particulari, societăţi sportive sau autorităţi) să ia măsuri de *prevenirea înecurilor în basine*.

Iată de pildă ce am văzut eu acum câţiva ani, la elegantul basin de iarnă de la Butte-aux-Cailles din Paris.

Basinul, a cărui apă e în permanenţă primenită cu apă caldă care curge într'una dintr'o fântână arteziană (ce noroc !), are lungimea de 33 metri pe 15 lăţime. Fundul basinului e în pantă, pornind de la 0,30 cm. până la 4 metri.

Cel care vine să ia baia, după ce şi-a lăsat hainele în cabină, trece la duşele cu apă caldă şi rece unde se spală bine cu apă şi *săpun*, obligatoriu şi *sub control*. După aceea intră în basin. Aci vedem următoarele măsuri preventive ale înecului:

1. Pentru a evita aglomeraţia care este şi nesănătoasă şi primejdioasă la orice clipă, în basin nu are voie să intre un număr mai mare de 50 persoane, cari au dreptul să stea în apă numai o oră. Intre timp vin şi alţii, dar pentru ca supraveghetorul să-i poată deosebi, la cassă li se împart chiloţi de culori diferite, după ora la care intră în bae. Când se împlineşte ora, supraveghetorul anunţă tare: *Chiloţi albi!*, sau *Chiloţi roşii!*, etc. şi aceştia trebue să părăsească imediat basinul. Pentru cei cari vin cu costum personal se distribue dela casă un semn distinctiv, în culoarea orei respective, care se ataşează la chiloţi.



Infăţişarea unui bazin popular din Wiena.

2. Deşi basinul este relativ mic, supraveghetorul care stă la jumătatea uneia din laturile lungi ale lui, fără întrerupere, observă mişcările fiecărui individ care se scaldă şi când vede că vre-unul care nu prea ştie a înota se avântă la locuri adânci, îi atrage atenţia.

3. In dreptul supraveghetorului se găseşte un pilon pe care basculează, în chip de pârghie, o prăjină de bambus, lungă de circa 10 metri, pe care o poate coborâ în apă, spre a da ajutor în caz de pericol.

Tot lângă supraveghetor se găseşte o fringhie marinărească cu noduri speciale, pentru salvare dela înec şi chiar... un colac de salvare din acelea cari se văd pe vapoare.

4. De pe trambulina mare nu are voe să sară nimeni decât în anumite zile de antrenament, la concursuri şi la serbări.

5. Regulamentul impune celor cari se scaldă, să păstreze liniştea şi să nu să dedea la glume proaste, ceeace l-ar elimina din basin fără discuţie.

Având în vedere că basinele de vară ating uneori dimensiuni mai mari, iar pe de altă parte umplerea lor se face în genere cu apă rece şi primenirea la fel, această apă nu se poate încălzi suficient prin razele solare. Acest lucru are o puternică influenţă asupra sistemului muşchiular şi nervos al înotătorilor, mai ales când sunt începători.

De aci se deduce uşor că primejdia înecului este cu mult mai mare şi ca atare şi măsurile de prevenirea lui trebuesc a fi luate până la exces.

Mai bine trei măsuri de prisos decât una în minus.

Iată de pildă cum cred eu că ar fi bine să se procedeze la un basin de 50 metri pe 100 metri:

1. Basinul să fie împrejmuit cu un grilaj solid de fier sau beton, înalt de 1.50 m., cu marginea de sus lucrată în aşa fel ca să nu se poată trece uşor peste el şi peste care în orice caz să nu aibă voe a trece nimeni. Acest grilaj va uşura controlul celor cari intră în basin şi cari vor avea chiloţi coloraţi în legătură cu ora la care intră în basin. La costumul personal se poate ataşa o fâşie de pânză colorată pe chiloţi, dealungul coapsei.

2. In basin să fie permis a intra cel mult 200 de persoane în acelaş timp. Aceasta pentru a putea fi uşor observaţi în tot timpul şi pentru a nu se împiedeca în mişcări unii pe alţii.

3. Numărul supraveghetorilor să fie de patru: doi pe laturile mici ale basinului şi doi pe laturea mare, din dreptul apei adânci. Supraveghetorii vor avea următoarele îndatoriri:

a) Tot timpul cât se găsesc persoane în basin ei vor sta neclintiţi dela locul lor, bine înţeles afară de cazul când dau vre-un ajutor.

b) Nu vor sta de vorbă absolut cu nimeni şi mai ales cu înotătorii, cu cari nu le e permis a face glume.

c) Vor fi apăraţi de soare cu umbrele mari, speciale şi vor purta ochelari fumurii.

d) Tot timpul vor sta cu ochii aţintiţi pe sectorul lor spre a observa mişcările celor cari fac bae, la nevoe atrăgând atenţia sau intervenind efectiv.

e) Din două în două ore vor fi schimbaţi cu alţii spre a nu li se obosi atenţia.

f) Supraveghetorul care nu poate îndeplini cu încordare aceste dispoziţiuni să fie înlocuit definitiv. Să nu se creadă că această funcţie este uşoară.

4. In dreptul *fiecărui post* de supraveghere să se găsească neapărat următoarele ustensile:

a) Un pilon înalt de un metru, pe care să basculeze o prăjină lungă de 10 metri (dacă se poate să fie de bambus, acesta fiind lemn uşor), care să poată fi coborât cu uşurinţă în apă, la nevoe.

b) O fringhie marinărească cu noduri, specială pentru salvarea dela înec.

c) Un colac de salvare, identic celor de pe punţile vapoarelor.

5. Să nu se permită sărituri dela trambulina mare decât în anumite ore, când e lume puţină în basin şi îndeplinindu-se anumite condiţiuni.

6. Să se afişeze cu *litere mari,* un regulament al basinului, insistând să nu se facă gălăgie şi glume proaste. Cei cari nu se conformă să fie imediat scoşi din apă şi chiar din incinta basinului.

7. Când în afară de basinul mare se mai găseşte şi un basin mic, pentru copii, chiar şi la acesta trebue să se ia o parte din măsurile de mai sus.

8. Ori unde se găseşte un basin frecventat de lume multă, este bine să se înfiinţeze un post de prim ajutor. Acesta să fie bine organizat şi nu numai simulacru, cum se obişnueşte în multe cazuri. Postul de prim ajutor va avea în permanenţă un medic specialist care să ştie a da efectiv ajutor în caz de asfixie prin submersiune.

In cel mai rău caz, postul de ajutor e obligator să aibă câteva ustensile necesare pentru a aduce la viaţă un înecat, cum ar fi de pildă : o trusă *Legendre & Nicloux,* cu tuburi de oxigen de rezervă, un depărtător de maxilare, o pensă pentru tracţiunea limbei, 2—3 pense port tampon, pentru scoaterea lichidelor din gura înecatului, siringi, bisturie, medicamente de urgenţă (cafeină, oleu camforat, adrenalină, etc.).

Nu am pretenţiunea ca măsurile propuse de mine să reprezinte absolutul. Se înţelege dela sine că după locuri şi împrejurări, acestea pot fi modificate în plus sau în minus.

In ceeace priveşte prevenirea înecurilor la strandurile de pe lângă apele curgătoare, cred că întrunind parte din măsurile din acest articol cu acelea propuse de mine în articolul din *„România maritimă şi fluvială"* No. 5, Mai 1933, plus unele măsuri condiţionate de situaţia strandului respectiv, numărul înecaţilor se va micşora an cu an. Nu e nevoe decât de oarecare bunăvoinţă şi bun simţ. Deci să sperăm.

30 Mai 1933.

INNOTUL LA MARE

de PAUL EPUREANU

Inotul la mare cuprinde trei părţi bine distinse adică : *Sistemul de înnot la mare, Innotul pe valuri şi Intoarcerea la ţărm* (după o plimbare înnot făcută în largul mării) acţiune de o importanţă nebănuită dat fiind greutatea întoarcerei la ţărmul mării, din cauza curenţilor exteriori şi interiori, care-şi măresc puterea mecanică, cu cât eşti mai aproape de marginea apei.

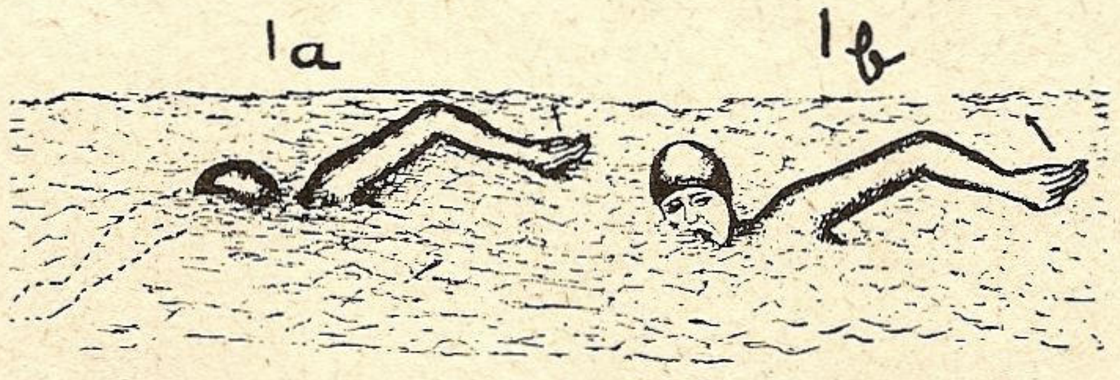
SISTEMUL DE INNOT LA MARE

Conducerea corpului în apele mării, este punctul esenţial al înnotului la mare. Marea, şi în special marea Neagră îşi schimbă curenţii exteriori (direcţia valurilor), într'un timp relativ destul de scurt (se spune cam din două, două ore) aşa că, plecând spre mijlocul mării, te vezi purtat sau îngreuiat la un moment dat de valuri contrarii celora pe care le-ai avut la plecare, înspre larg. Neapărat că, atunci cauţi direcţia curenţilor exteriori noi formaţi şi totdeodată şi avantajul de aţi fi curenţii, folositori; adică să ei o astfel de poziţie ca masa valurilor să te împingă în direcţia voită, rămânând ca tu, înnotător, numai să conduci mişcările înnotului ; forţa mecanică împărţind-o cu forţa curenţilor exteriori. Innotul la mare va fi astfel deosebit de înnotul în bazine şi ape dulci, căci o mare fără încreţituri fie ele cât de mici nu se poate imagina, şi de aci neapărat s'a creiat un *sistem de înnot special pentru Mare,* pentru a se trece cu uşurinţă aceste încreţituri fără să aducă perturbaţiuni în mişcări şi efort. In trecut se preconiza trecerea peste valuri. Erea un risc, o muncă enormă, fără avansare suficientă, şi o mare nesiguranţă în conducerea corpului în apele mării, pentrucă :

1) Te poate isbi un val în faţă, te aruncă înapoi, te zăpăceşte şi îţi taie avântul astfel încât îţi trebueşte mare curaj să-ţi ei inima în dinţi şi s'o porneşti înainte.

2) Mergând peste valuri, neapărat trebuia să le primeşti în piept, deci opuneai valului o suprafaţă la înaintare, (adică o îngreuiere a mişcărilor) şi atunci mâinile ca şi picioarele trebuiau să tragă cu triplă forţă, ceeace îţi înjumătăţeau forţele, şi natural curajul de a înainta.

3) Masa de apă care o primeai în piept (pentrucă trebuia să treci peste ea) te copleşea cu cantitatea ei, şi te făcea să-ţi pierzi siguranţa în conducere, ceeace te deruta, făcându-te de multe ori să *pierzi direcţia,* ceeace este lucrul de căpetenie la înnotul pe mare.



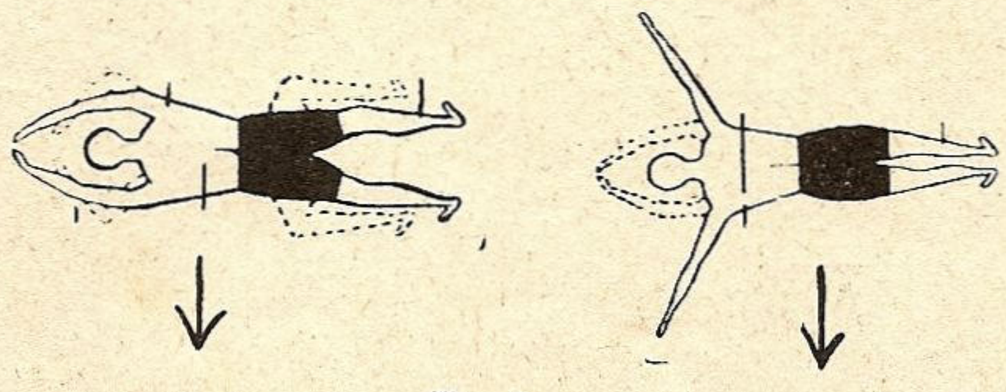


Fig. 1.

a. Momentul de expirarea (suflarea) aerului în apă.

b. Momentul de aspirarea (tragerea) aerului din afară.

Timpurile moderne însă au adus în perfecţiunea înnotului : *Respiraţia specială,* adică *expiraţia* în apă şi *inspiraţia* (aspiraţia) afară din apă. Binefacerile acestei introduceri în mişcările înnotului, este că, înnotătorul, numai trece peste valuri, ci lasă valurile să treacă peste el, regulându-şi respiraţia după cum valurile sunt mai distanţate sau mai apropiate. (Vezi fig. I).

Stabilindu-se felul de a înnota, la mare, adică cu capul în apă la expirare şi capul afară la inspirare (aspirare) să analizăm acum *sistemul* de înnot la *Mare*. Vom exclude de la început sistemul aşa numit *Crowl* ca unul ce nu garantează legătura perfectă între mişcările membrelor şi respiraţie, şi care la drept vorbind, nu este decât o acrobaţie. Acest înnot nu garantează susţinerea la suprafaţa apei decât maximum 2000, de metri, şi aceia de a fi campion şi încă mondial. Un mic exemplu: In 1926 un campion mondial

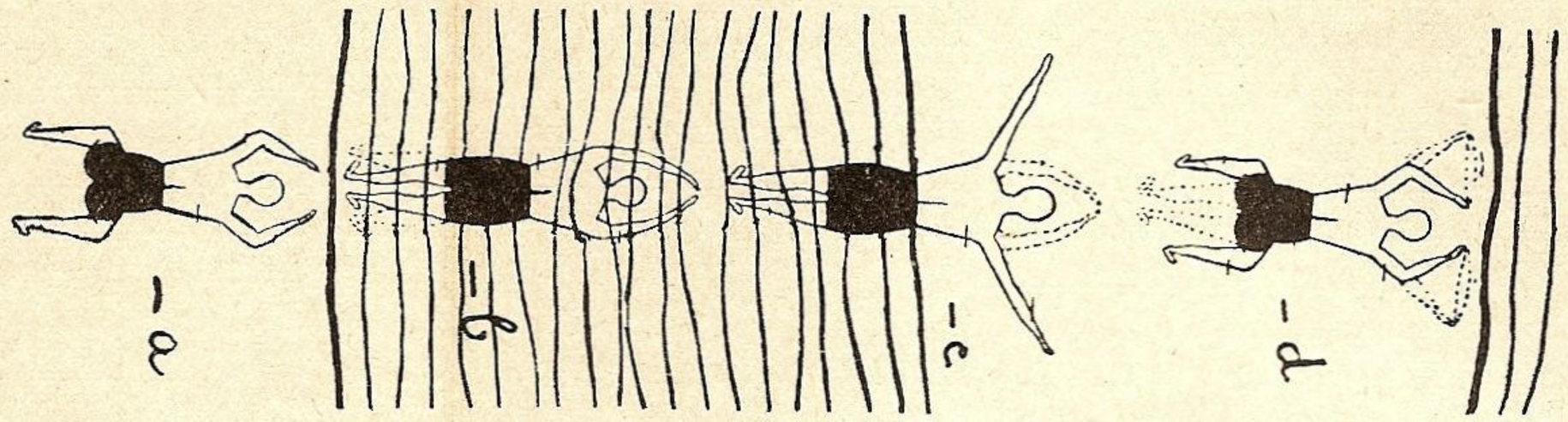


Fig. 2.

American, s'a înnecat într'un accident pe mare, pentrucă distanţa dela locul accidentului şi până la ţărm, era mai mare de 2000 de metrii şi campionul nostru era înotător pe distanţa de 200 de metrii şi nu ştia să înnoate decât sistemul *Crowl,* care pe distanţe lungi îţi oboseşte corpul şi inima în aşa fel, încât îţi diminuiază forţele mai mult decât jumătate. In anul 1912 când s'a întâmplat naufragiul de tristă memorie al vaporului *Titanic,* un englez a

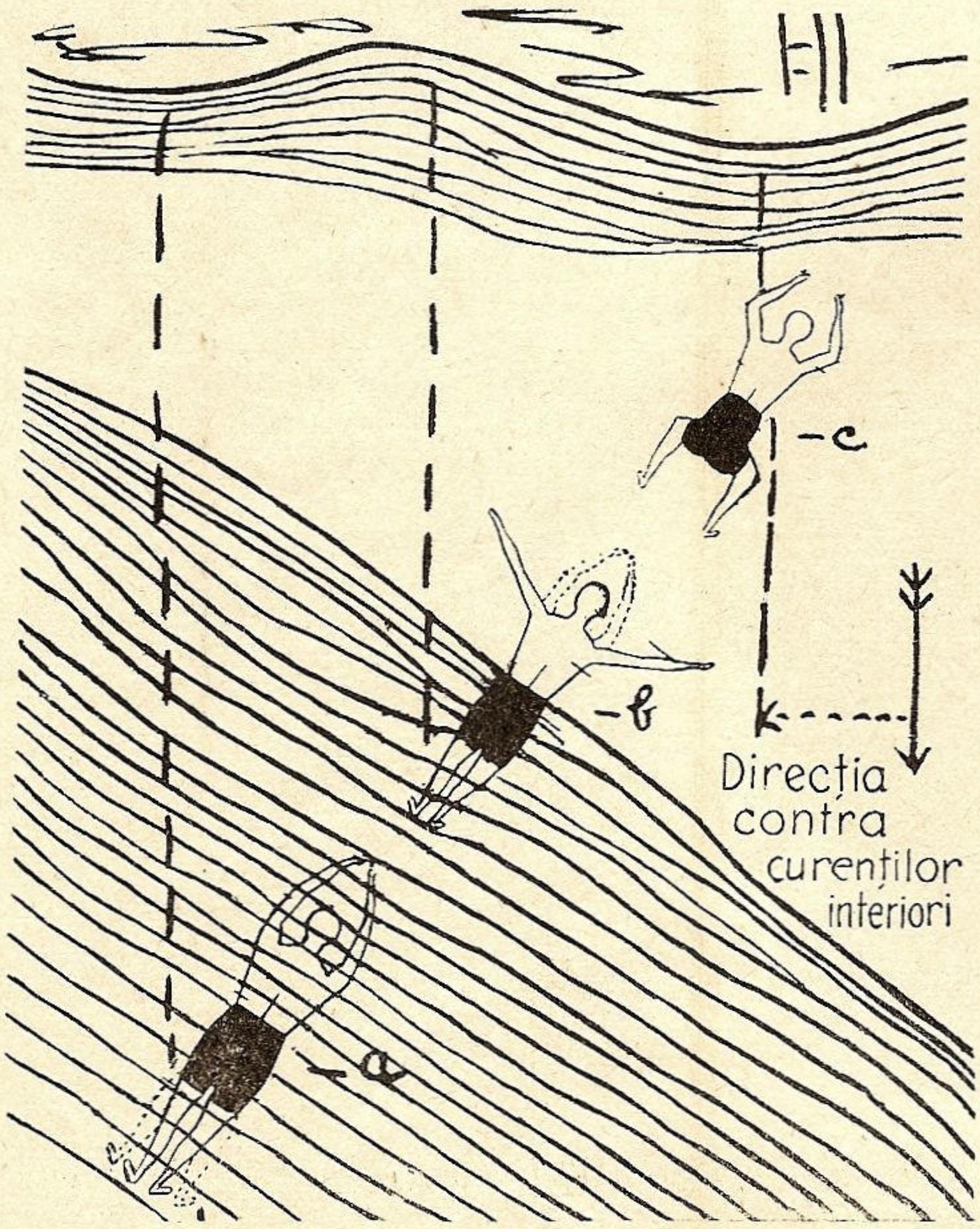


Fig. 3.

înnotat 14 ore sistemul *Piept* (brasse, brust sau nemţeşte) până a putut fi salvat. Dintre celelalte sisteme de înnot, demn de menţionat este *trudgeonul simplu,* care cu oarecari modificări de ex. lăsarea pe o parte, ceiace iar dă o nuanţă de: *ower-arm-stoke,* (sau înnotul pe o parte) ar putea fi întrebuinţat la înnotul de mare, cu mult avantaj fie fizic fie mecanic. Aceasta însă rămâne timpului, care nu va întârzia să se pronunţe. Inconvenientul deocamdată al sistemului trudgeon, este lipsa de execuţie şi forţa atletică, care trebueşte pentru practicarea lui. Rămâne deci, că, în prezent înnotul cel mai eficace şi avantajos este: Innotul pe *Piept* (brasse-brust-nemţeşte) modificat cu *Respiraţia specială* (ex-în apă şi ins-afară din apă). Aceasta oferă toate avantajele unul înnot de durată şi de mare: (vezi fig. II).

1) Innotătorul conduce mişcările după *valuri* strecurându-se subt ele şi eşind din ele, pentru a se conduce după direcţia lor.

2) Permite o privire constantă înainte, ceeace este de mare importanţă la înnotul pe valuri şi la mare.

3) Este înnotul cu mişcări simple şi instinctive deci permite o mişcare îndelungată putându-se înnota ceasuri întregi, fără ca corpul să se resimtă prea mult.

4) Regularea respiraţiei este aproape făcută mecanic de înnotător, fiindcă mişcările sistemului de înnot piept, sunt mişcări naturale şi normale.

5) Se poate iuţi şi încetini mişcările după nevoie.

6) Corpul *alunecă* printre unde, nu se înfige în mijlocul valurilor, ceeace produce mersul lin şi uşor.

INOTUL PE VALURI.

Este fără îndoială o mică dibăcie a înnota pe valuri, atât ca să poţi avea o plăcere cât şi ca să nu ai vre-o... neplăcere. Conducerea corpului pe o mare agitată sau cu valuri nu este o greutate mare, ci totul depinde de spiritul de observaţie şi de cunoştinţele pe care vei căuta să ţi le asimilezi în direcţia studiului nautic maritim.

1. *Corpul nu se aşează perpendicular pe val, ci se conduce puţin oblic între valuri.*

2) Valurile trebuesc să atingă trei sferturi din lungimea totală a corpului lateral; acesta face un real serviciu înnotătorului *împingându-l* înainte sau înapoi, el nefăcând altceva, decât să conducă direcţia ţintei sale.

3) Intoarcerea la ţărm dinspre larg se va face oblic pe linia ţărmului.

Corpul nu se aşează perpendicular pe valuri pentrucă ori ce curent exterior, este dublat de unul interior, or dacă corpul întâlneşte astfel de contra-curenţi în plin, (adică în toată lăţimea pieptului) fără îndoială că înaintarea lui este îngreuiată şi munca înnotătorului dublată. Fiind însă puţin oblic, contra-curentul nu va atinge decât trei sferturi din lungimea corpului în flancul lui sau în vorbirea curentă, în coasta lui, şi deci contra-curentul se va prelinge pe lângă corp scurgându-se fără a opune nicio rezistenţă înnotătorului.

a) momentul de intrare sub val. Pieptul umplut cu aerul tras cu un moment înainte. I-a mişcare a înnotului pe piept.

b) momentul de trecere subt val. Se expiră (suflă) pe gură puternic. II-a şi a III-a mişcare a înnotului pe piept.

c) momentul de eşire sub val. Se aspiră (trage) aerul pe gură, IV-a mişcare a înnotului pe piept.

d) momentul de intrare în valul următor. Pieptul umplut cu aerul tras la momentul c. V-a mişcare a înnotului pe piept.

Notă. Mişcarea este normală. Legătura cu respiraţia normală. Momentul b, este exact timpul normal pentru respiraţie 1—3 secunde. (Vezi fig. III).

INTOARCEREA LA ŢĂRM.

Intoarcerea la ţărm este condiţionată, sau mai bine zis, în funcţiune de direcţia valurilor. Voi lua ca exemplu valurile ce se sparg paralel cu ţărmul. Acestea spărgându-se pe margine ţărmului cu o oarecare forţă, vor mări forţa contra-curenţilor interiori, aşa că, înnotătorul care ar veni dinspre larg perpendicular pe ţărm, va găsi o enormă rezistenţă în apropierea ţărmului. Pentru a se evita această rezistenţă, *direcţia de întoarcere la ţărm va fi oblică pe linia ţărmului.* (A se vedea figura III).

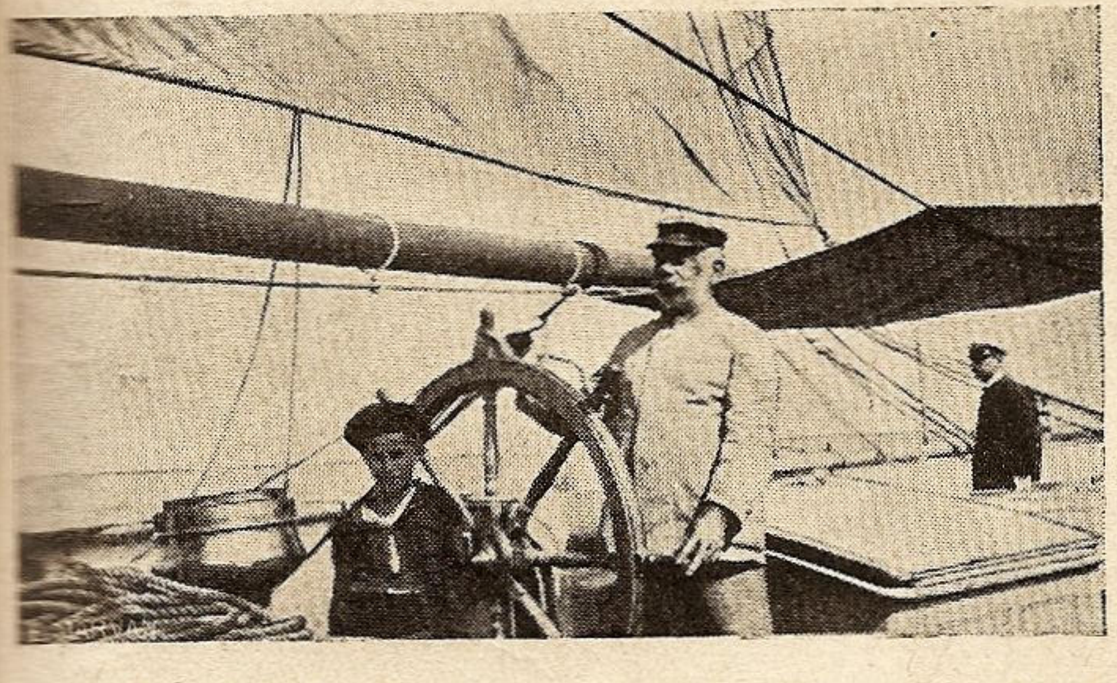
a) Se expiră (suflă) aerul pe gură puternic. Subt val.
b) Se aspiră (trage) aerul pe gură. Eşirea de subt val.
c) Momentul de intrare sub val.

DIN ENCICLOPEDIA MĂRII

CHIPURI DE MARINARI

de Amiral C. BUCHHOLTZER

UN MUS. Un brick, corsarul *„Sans Façon" t*rebuia să plece după ce-şi reparase avariile ce le avusese într'o luptă. Formele sale, arborada îndrăzneaţă aplecată înspre înapoi, aerul său de pirat mă sedusese ; toate zilele le treceam în admirare şi mă îmbătam de sgomotul şi de priveliştea ce o arată mişcarea de la bordul unei nave de război.



Un ofiţer de la bord mă văzuse deseori uitându-mă cu ochi de poftă la corsar.

„Ascultă musule, vrei să te ambarci cu mine ?" îmi spuse el într'o zi.

Propunerea mi se păru că e vestirea cerească pe care o aşteptam ca să navig.

Să sar la bord, să pun o haină roşie şi o bonetă de lână şi să cer să mă întrebuinţeze ca mus, cum spusese ofiţerul, nu fu decât o afacere de o clipă.

Să nu las nici o urmă, dar să las să se răspândească lacrimele familiei pentru fuga mea, mi se părea un început demn de un marinar.

Abia se întinseră şi se umflară gabierii de briza de nord-nord-est, care ne scotea afară din Brest, când unul din ofiţerii bordului chemă pe un maestru : „Filip, — îi spuse el luându-mă de ureche —marmita ta are nevoe de un mus, ia-l pe acesta şi dacă încearcă să aibă rău de mare să-i tragi vreo 15 bice la spate pentru întâia oară, treizeci pe urmă şi aşa mai departe până se va face sănătos".

Plecai spre prova făcând reflexiuni penibile asupra greşelii pe care o comite cineva la bord, dacă suferă de rău de mare.

Pământul dispăru pentru prima oară în faţa ochilor mei surprinşi. Valurile săltau mugind pe bord şi loviturile de tangaj ale lui *„Sans Façon"* îmi smulgeau măruntaele cu toată hotărârea mea de a nu suferi de rău de mare.

„Ascultă „aţă de vele" strigă Filip, se pare că vrei să-ţi numeri cămăşile"?

„Nu. De loc" — răspunsei cu cea mai veselă faţă care îmi fu cu putinţă s'o iau.

„Nu. Dar nu faci bine să te ascunzi, dacă suferi cu adevărat".

„Nu sufăr de loc, spun adevărat".

„E bine aşa. Vezi tu, căci nu-mi place ca un mus să-şi dea aere că vrea să leşine".

Dar ca să te *amarinezi* îndoit, puiule, dă-mi o probă de prietenie şi vezi dacă din întâmplare nu sunt sus în gabia mare".

„Imediat" răspunsei eu.

Şi cu toate îndoiturile genunchiurilor şi grămada sughiţurilor trebui să mă sui în gabia pe care o sgâlţiau loviturile tangajului.

„Imi vine în gând că bucăţica asta de creştin, o să se facă un bun lupuşor de mare" spuse de jos maestrul Filip, văzându-mă că ajung sus, fără să trec prin *„gaura de pisică"*.

Cuvintele lui îmi ajunseră la ureche în clipa când asvârleam sub vânt, pe cât îmi era mai uşor cu putinţă tot ceiace întrecea dintr'un dejun pe jumătate mistuit.

Picioarele slăbite abia mă mai ţineau, dar maestru Filip îmi trăsese biletul de noroc.

Mă dădui jos pe punte drept şi ţeapăn, demn de părerea ce o căpătase maestrul Filip despre mine.

(EDUARD CORBIERE).

Educaţia profesională pe Navele-Şcoală

(urmare) de Cpt. C-dor (R) EMIL OPRIŞANU

Dar dacă timpul se strică, marea se formează, timpul are tendinţă de furtună ? Din acest moment echipajul şi ofiţerii de cart, nu mai au un moment de repaos, deoarece ca precauţiune pentru siguranţa arboradei şi poate chiar a vasului, trebue să se procedeze la strângerea velelor superioare, la nevoe scoborârea vergilor superioare ori chiar a arboreţilor, va trebui să se ordone luarea treţarolelor etc. In aceleaşi împrejurări, ce lucru deosebit face comandantul unui vas cu maşină ? Nimic, merge înainte fără grijă ; la nevoe va ordona doar strângerea tendei ce acoperă comanda, bine înţeles dacă marea nu devine aşa de rea încât să-i impună micşorarea vitezei ori guvernarea cu prova la val.

1. *Echipajul.*

In ce priveşte atribuţiile echipajului vaselor cu vele, ele sunt mult diferite de ale echipajelor vaselor cu maşină : pe un velier, rolul fiecărui om din bordul de cart este individualizat, fiecare om are o acţiune personală în manevră. In adevăr, manevra velelor, necesitând un întreg sistem de parâme, manevra lor este dată oamenilor, cari au fiecare de făcut ceva deosebit : unii în arboradă lucrează la desfăşurarea ori înfăşurarea velelor alţii sunt la manevrele velelor, fungi, braţe, balansine, scote, mure etc, fie ziua, fie noaptea. Urmează că aceste parâme, fiind dispuse într'o anumită ordine şi având grosimi diferite, oamenii trebuesc atât de bine exercitaţi încât să le cunoască după pipăit — în special în timpul nopţilor negre — şi să le manevreze cu cea mai desăvârşită siguranţă, fiecare om trebuind să ştie că o greşeală făcută în manevra lor, datorită întunerecului, poate provoca un accident ori o avarie de ex. : se filează din greşeală a balansină în momentul când oamenii s'ar afla pe vergă : aceştia vor fi aruncaţi în mare. Din acest exemplu, se vede precizia de mişcări care se cere dela fiecare om din echipaj ; ceva asemănător nu există la bordul vaselor cu maşină.

Pe când la vasele cu maşină, rolul important în navigaţie îl are bordul de cart dela maşini — oamenii de punte având un rol aproape şters, li se poate chiar permite în timpul nopţei să doarmă pe punte, grupaţi într'un anumit loc, pentru a fi eventual întrebuinţaţi — rolul bordului de cart la un vas cu vele, am văzut că este de o importanţă capitală : el trebue continuu ţinut pe punte, lângă arbori, gata în orice clipă a executa un ordin de manevră. De aceea, pentru a li se întipări oamenilor şi mai bine în minte, mişcările ce au de făcut cu ocazia diferitelor manevre, teoriile din timpul zilei, se continuă şi în timpul nopţei, cu fiecare bord de cart.

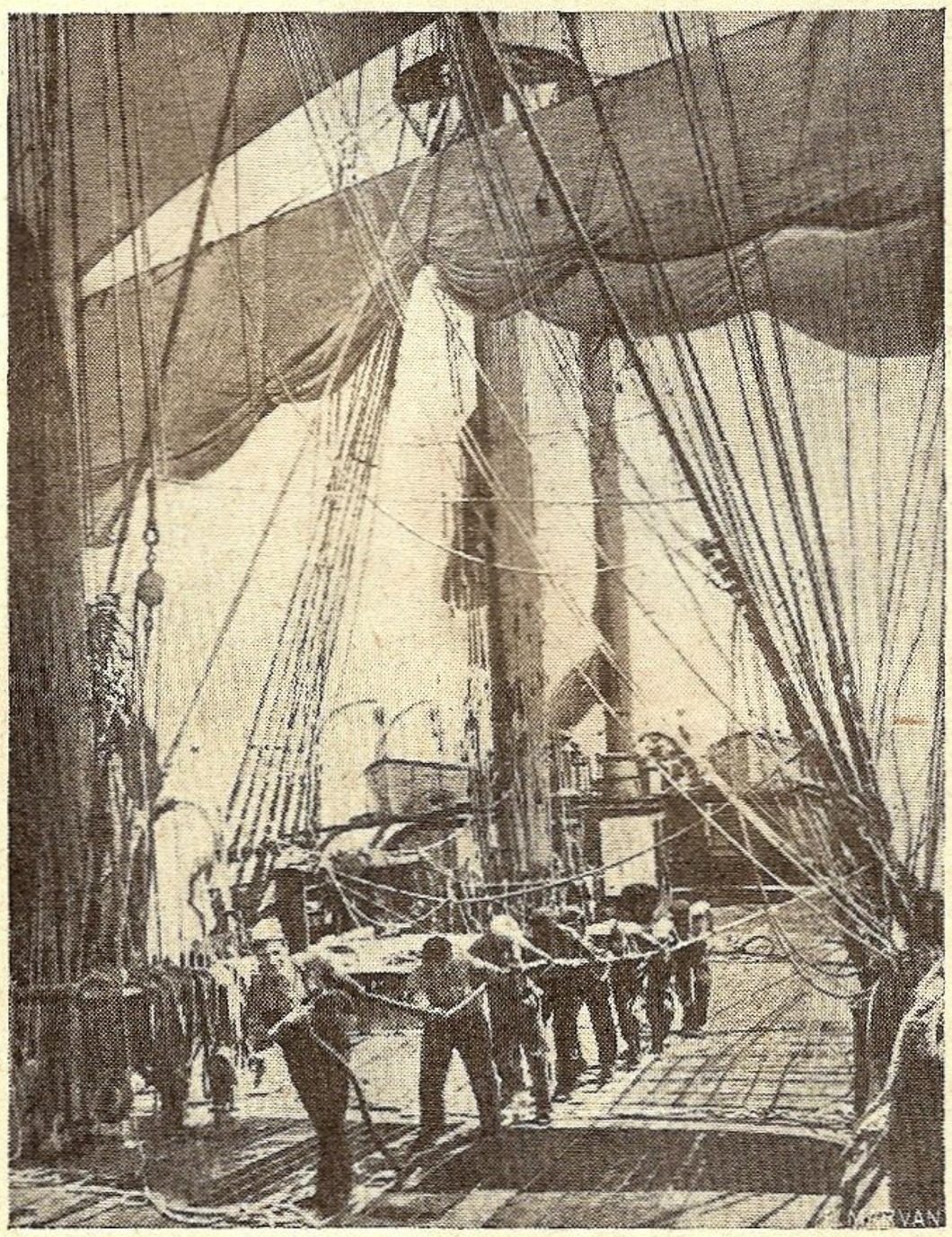
Admiţând că atât un vas cu vele, cât şi un vas cu maşină, ar avea echipaje cari întâmpină pentru prima oară timp rău ? Manevrele ce trebuesc executate în arboradă : strângerea velelor, descrucişarea vergilor, scoborârea arboreţilor, luarea treţarolelor etc., văzute de la înălţimea vergilor, deasupra mării în furie şi în balansul vasului, acest spectacol impresionant, lucrează asupra moralului echipajului, fortificând curajul celor mai slabi dându-le încredere şi siguranţă în ei şi în manevrele ce îndeplinesc. Pe un vas cu maşină, oamenii de punte, odată pregătirile de furtună făcute — fixarea lucrurilor mobile, închiderea bocaporţilor etc., — nu au altceva de făcut decât să se adăpostească de apă.

2. *Ofiţerii de cart.*

Să examinăm acum, care este diferenţa între atribuţiile unui ofiţer de cart pe un vas cu vele, şi ale ofiţerului de cart pe un vas cu maşină. Pentru aceasta, vom analiza atribuţiile lor, în următoarele împrejurări :

a) *ofiţerul de cart, pe timp bun.* Pe un vas cu maşină, rolul ofiţerului de cart, se reduce la a păstra drumul indicat de comandant, supraveghiând ţinerea capului la compas, a evita vasele ce întâlneşte în drum, şi în cazul navigaţiei pe lângă coastă, a lua relevmente.

Pe un vas cu vele, pe lângă îndatoririle de mai sus, atenţia ofiţerului de cart trebue să fie continuu aţintită asupra velelor şi a modului cum ele primesc vântul. Cum vântul rareori îşi păstrează aceeaşi direcţie timp de mai multe ore, mai cu seamă în zilele de vară, ofiţerul de cart, trebue să urmărească continuu girarea lui, orientând vergile în direcţia necesară, şi în acelaş timp să noteze orele şi distanţele parcurse în fiecare direcţie, pentru a le trece pe hartă şi a obţine astfel punctul estimat la sfârşitul cartului său.



Manevra velelor pe un velier.

Chiar pe timp bun, grija lui trebue să fie de a cerceta continuu orizontul, chiar dacă cerul este perfect senin, pentru a descoperi din timp, apropierea vreunui gren uscat — care se ştie că vine brusc şi nu se arată decât printr'o uşoară încreţitură a mării perfect calme; când însă, marea este câtuşi de puţin agitată, atenţia lui trebue să fie şi mai mare. Dacă ar avea cea mai uşoară bănuială că un gren uscat se apropie, trebue să procedeze, fără ezitare, la micşorarea velaturei, strângând velele superioare ; dacă însă, este surprins de gren în timpul manevrei, să nu ezite a manevra pentru a veni brusc sub vânt, etc. Se vede deci, că chiar pe timpul cel mai frumos posibil, ofiţerul de cart trebue să aibă bordul de cart sub mână, gata imediat a manevra la ordin. O ezitare în luarea unei hotărâri imediate, ori ordonarea unei manevre greşite, pot să aducă, sau ruperea arboradei sau, dacă grenul e violent, chiar răsturnarea vasului (cazul vasului-şcoală german *Niobe* surprins de un gren şi răsturnat, în Iulie 1932).

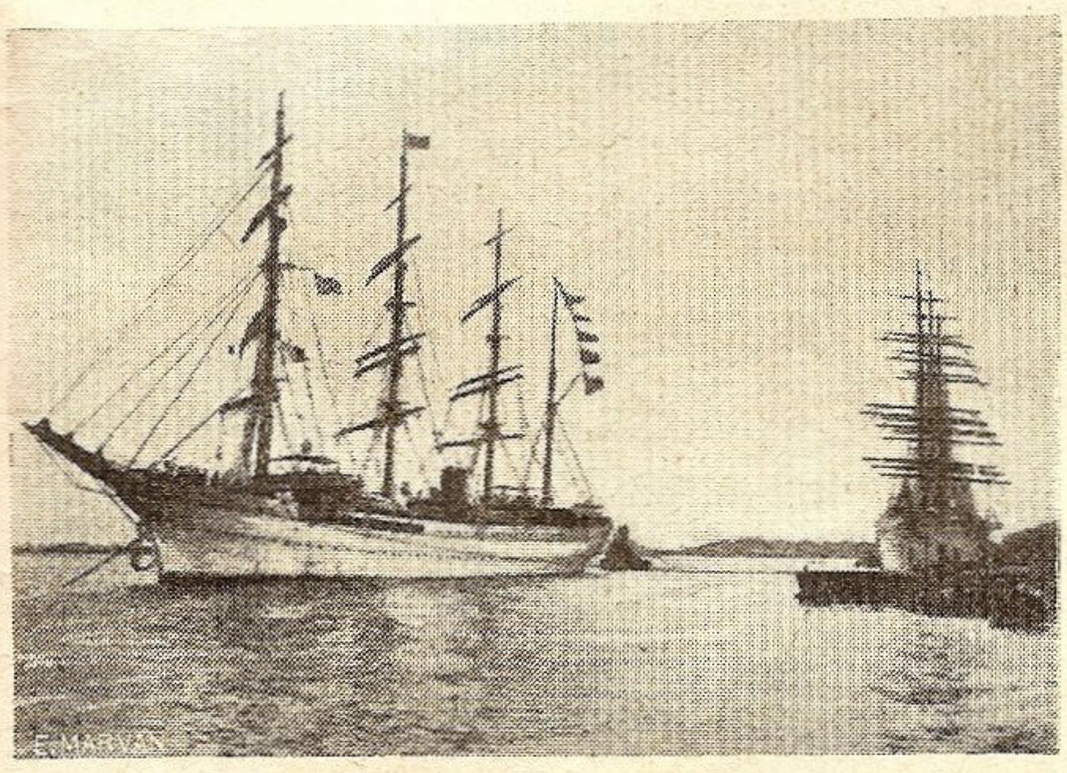
b) *ofiţerul de cart, pe timp rău.* Dacă timpul se strică, vântul

se întăreşte, marea începe a se forma şi nori negri se ridică deasupra orizontului ?

Ce face ofiţerul de cart pe un vapor ? Dă ordin să se închidă toate ferestrele (hublourile), trimete să i se aducă mantaua de ploae şi din timp în timp, se mai adăposteşte de ploae, continuând a supraveghia drumul şi orizontul.

Dar pe un vas cu vele ? Rolul ofiţerului de cart este, în astfel de împrejurări, cu totul diferit, grijile şi răspunderile crescând în raport direct cu intensitatea stricării timpului. Primul lucru ce trebue să facă, este a-şi chema bordul de cart la posturile de manevră, gata a-i executa ordinile. In acest moment i se prezintă diferite probleme : să micşoreze velatura ? dar dacă o face inutil, nu-şi va obosi inutil oamenii, şi aşa îndeajuns de munciţi ? Dar dacă nu micşorează velatura la timp ? Sau riscă a avea avarii, sau va fi pus în necesitatea de a manevra în toiul rafalei, riscând viaţa marinarilor trimeşi în vârful arboradei.

Dar dacă, *sub vânt,* zăreşte un nor negru, pe care nu-l văzuse până atunci, fiind mascat de vele ? La ce trebue să se aştepte, numai la un gren cu ploae, sau şi la o săritură de vânt ? Este oare nevoe să se ia măsuri de manevră ? Dar măsurile ce trebue să ia, trebuesc luate imediat, fiecare moment de ezitare putând aduce ireparabilul. Un ofiţer de cart precaut, nu va ezita deci, a lua măsuri imediate, mai întâi pentru micşorarea velaturei superioare



Noile nave-şcoală ale marinei comerciale japoneze *Nippon Maru şi Kaiwo Maru*

şi în urmă, dacă vede că vasul începe să se încline prea tare sub acţiunea rafalei, va da ordin să se ia treţarole, deocamdată la gabieri, iar în cazul când grenul aduce şi o săritură de vânt, care ar risca să-i rupă arborii, va manevra pentru a schimba murele, luând noul drum, indicat prin săritura de vânt.

Sunt carturi, în special cele de noapte — când comandantul poate se odihneşte — cari par o eternitate pentru unii ofiţeri mai puţin pregătiţi, deoarece îşi dau seama că de ordinele ce vor da, depinde de multe ori, siguranţa arboradei şi chiar a vasului, mai cu seamă că comandantul, având şi el nevoe de repaos, nu poate fi deranjat pentru orice eveniment curent în mare ; atribuţiile ofiţerului de cart sunt de a lua primele măsuri, şi numai la nevoie imperioasă, după ce mai întâi va fi făcut manevrele necesare, va preveni pe comandant. Luarea serviciului, pentru aceste carturi de noapte, este cea mai penibilă, deoarece ofiţerul sculat din somn, cu câteva minute înainte de a lua de cart, odată sosit pe comandă trebue să se reculeagă imediat, şi într'o clipă să-şi dea seama de situaţia vântului, a mării, de situaţia velaturei etc. şi să continue cartul predecesorului său.

De aceea, alegerea ofiţerului de cart, căruia să i se încredinţeze cartul dela 12—4 noaptea, trebue făcută cu mare atenţie de către comandant, aceasta fiind nu numai în interesul său personal, dar şi al vasului. Dacă aceste carturi, sunt groaza ofiţerilor insuficient pregătiţi, constitue în schimb, o adevărată satisfacţie pentru ofiţerii cu adevărată vocaţiune marinărească — adică cei predestinaţi a deveni buni comandanţi — mai cu seamă când sunt elogiaţi de comandant, pentru manevrele făcute în lipsa lui depe punte.

Are dreptate amiralul *Besson* când spune : „Fără îndoială, na-„vigaţia cu vele este o şcoală foarte grea, însă una din cele mai „bune pentru a forma repede un marinar, deprinzându-l a nu conta decât pe sine însuşi".

c) *Accidente de navigaţie.* Ce atribuţii are, în astfel de circumstanţe, ofiţerul de cart ?

Să admitem că un om cade în mare : la un vas cu maşină, acesta este imediat stopată, se aruncă colacul de salvare, la nevoe se pune maşina înapoi, pentru a se apropia de naufragiat, se lasă barca la apă, etc.

Pe un vas cu vele, chiar admiţând — odată colacul de salvare aruncat — o extraordinară promptitudine de manevră, manevrele ce trebue să facă ofiţerul de cart pentru a opri vasul, depind de aliura cu care merge ; va trebui deci ca mai întâi să manevreze cu rapiditate pentru a aduce vasul la vântul strâns şi în urmă a-l pune în pană, pentru a-i anihila viteza ; va ordona apoi să se lase barca la apă, etc. După cum vedem, salvarea naufragiatului depinde nu numai de prezenţa de spirit a ofiţerului de cart, dar şi de promptitudinea manevrelor făcute ; câţi marinari, căzuţi în mare, nu s'au înecat din cauză că ofiţerul de cart, a ezitat o clipă a comanda manevrele necesare.

Dar câte alte avarii, interesând direct siguranţa arboradei nu se pot întâmpla la un vas cu vele, de ex. : scote, balansine, braţe rupte, vele sfâşiate ori rupte, sub violenţa vântului, etc. A nu da ordine când trebue şi cum trebue, poate aduce alte avarii şi mai grave, deoarece se ştie că ruperea unei manevre curente, antrenează de obiceiu, pe a altora.

Din cele arătate până acum, se vede că chiar dacă starea timpului în general este astfel încât nu necesită nici o manevră, totuşi ofiţerul de cart pe un vas cu vele, este pus în continuu, în necesitatea de a reflecta la manevrele ce ar trebui să facă într'o anumită împrejurare, pentru a nu fi surprins de evenimente, şi ca atare, ordinile ce va da, să fie spontane. „Practica manevrelor cu „vele, chiar redusă la o ambarcare de câteva luni, va influenţa „asupra valoarei unui marinar", spune d-l Comandant *Thomazi,* din marina Franceză.

3. *Comandantul.*

După cum, atribuţiile şi răspunderile ofiţerilor unui velier sunt diferite şi mult mai mari decât ale unui ofiţer depe un vapor, tot astfel comandantul — care are întreaga răspundere a bunei navigaţii — are atribuţii şi griji mai întinse şi mai mari, pe un vas cu vele decât pe un vas cu maşină. Dacă însă, comanda este incomparabil mai plină de răspunderi pe un velier, în schimb acela ce va fi comandat un astfel de vas, şi se va fi obicinuit cu manevra sa, va fi dobândit toate calităţile cari fac un desăvârşit manevrier, adică un marinar care poate naviga pe orice timp şi ştie a-şi conduce vasul în orice împrejurare.

Este just, că un comandant, care toată viaţa n'ar fi navigat decât pe vase cu vele, s'ar simţi oarecum încurcat pe comanda unui transatlantic, însă răsturnând chestiunea, cred că un comandant de velier s'ar familiariza mai degrabă cu comanda unui vapor, decât comandantul unui transatlantic pus să comande un clipper.

(Va urma)

VOCABULAR MARINĂRESC

(cu premii)

Marinarii au un dicţionar al lor aparte, o limbă înflorită prea puţin cunoscută la noi, unde chiar limba literară şi ortografia nu e închegată pe deplin. De aceia pe de o parte traducătorii se lovesc de expresii pe care sau le sar sau le redau greşit, iar pe de alta limba marinarilor pare pentru profani păsărească.

Vina, după cum am mai spus-o, o avem noi marinarii. Prea puţini, — am putea spune unul singur, regretatul *Jean Bart,* a dat publicului putinţa de a cunoaşte această limbă. Ceilalţi, chiar când au scris, s'au mărginit a publica în reviste de specialitate, citite tot de cei de meserie.

Pentru a umple acest gol, Liga Navală Română, s'a pus la dispoziţia tuturor care s'ar lovi de vre-o greutate în lucrări, a tipărit un vocabular de termeni marinăreşti în patru limbi, şi cu acest număr începe publicarea unui vocabular de expresiuni la care sunt rugaţi toţi cititorii să ia parte, pentru a ajuta la facerea dicţionarului marinăresc în pregătire.

Toţi care cunosc, fie din literatură, fie din gura poporului, expresiuni, zicale, proverbe în legătură cu cuvintele ce vor apare în fiecare număr, sunt rugaţi a le trimite L. N. R., cu menţiunea pe plic *„Dicţionar".*

Un juriu va aprecia şi va decerne pentru literile dintr'un singur număr, un premiu în numerar de 500 lei şi două de câte 100 lei în publicaţiuni marinăreşti.

Aşteptăm.

*

A

ABORDA a—, *abbordare, investire,* it.; *aborder* fr.; *to board, to collise engl.;* a te alipi de un vas plutitor, de un ţărm; a se apropia; a ataca un vas inamic prin atingere; a ciocni cu voinţă sau accidental un vas; a atinge un subiect, o chestiune; a deschide vorba despre ceva; a acosta.

Nu-i acum momentul prielnic să abordăm o asemenea problemă.

Ştiinţa lui era atât de vastă în cât putea aborda orice subiect.

Le loup donc l'aborde humblement. La Fontaine.

Robinson Crusoe a abordat în insula Juan Fernandes.

Pe bătrâni să-i abordaţi cu respect.

Jean Bart manevra astfel ca să abordeze vasul inamic.

Nimic mai greu de abordat ca chestiunile religioase.

Pe timp de ceaţă se întrebuinţează sirenele pentru a împiedica vasele să se abordeze *).

ACOSTA (a) ,vezi a *aborda.*

AFUNDARE (vezi *scufundare).*

AMBARCARE (vezi *îmbarcare).*

ANCORA *(ancora* it.; *ancre* fr.; *anchor* engl.).

Ancora simbolizează scăparea, ultima nădejde de scăpare.

A arunca ultima ancoră, a face ultima sforţare într'o situaţie disperată.

Nu stă de cât pe o ancoră, de cineva care se găseşte într'o poziţie nu tocmai sigură.

A arunca ancora, a se fixa undeva, la propriu şi la figurat.

A ridica ancora, a pleca de undeva.

ANCORAJ *(ancoraggio* it., *mouillage, ancrage* fr., locul unde se poate ancora, unde este un vas ancorat, loc de odihnă).

Timpul e un fluviu în care bărcile vieţii nu se opresc, fiindcă nu există ancoraj.

Du-te la ancoraj, du-te de te culcă.

ANCORA (a—, *ancorarsi, dar fondo,* it.; *mouiller, jeter l'ancre, ancrer,* fr., *to anchor,* engl.) — a arunca ancora, care cu lanţul ei e legată de vas îl ţine pe loc, după ce ancora a atins fundul şi s'a *filat* lanţ îndeajuns, după adâncime şi vreme.

A se opri undeva.

A ancora la uscat, — a se retrage din meseria de marinar, a părăsi marea.

„Unchiaşul a ancorat la uscat, după ce a răscolit lumea întreagă şi a văzut-o toate culorile.

A ancora în furcă, vezi afurcare.

A ancora cu chila, — a atinge fundul, a se pune pe uscat.

ANCORAT ancorotto it.; *grappin* fr.; *kedge anchor* engl.; ancoră fără braţe şi cu 3—4 ghiare.

A arunca, a pune ancorotul pe cineva, — a subjuga, a acapara a fi stăpân pe voinţa cuiva.

APA (acqua, it.; *eau* fr.; *water,* engl.).

Apa vine 'ntotdeauna la matcă, unde-i apă, mai vine apă; ban la ban trage.

A căra apă'n râu, a face o treabă de prisos.

Va mai trece apă pe gârlă, se va mai scurge timp, va mai trece vremea.

Fereşte-te de apa liniştită, să te păzeşti de cei prea tăcuţi.

A bate apa'n piuă, a se trudi mult fără de folos.

A face apă., de un vas în care pătrunde apa prin vreo spărtură sau care îmbarcă provizia de apă de băut sau pentru maşini; se mai zice de cineva căruia i-ar cam lipsi o doagă; *face apă urât sărmanul.*

I-a venit apa la moară, s'a întors lucrurile în bine.

Vine apa'n gură, — de ceva care provoacă dorinţa.

A mai pus apă în vin, — de unul care s'a mai potolit, după ce se înfuriase.

A nu găsi apă la râu, — de un nătâng.

A fi sau a merge în apele unui vas ori ale cuiva, — a avea acelaşi drum, a se ţine după un vas sau după cineva, a urmări; a fi în prietenie cu cineva, a se învoi cu cineva.

A cădea în apă, — de o afacere, un plan care nu a reuşit.

Urciorul nu merge de multe ori la apă, — tot expunându-se cineva, i se poate întâmpla o nenorocire.

Nu merită nici apa care o bea, — de un leneş.

Se aseamănă ca două picături de apă.

APUS (occidente, it.; occident, couchant, fr.; west, engl.).

In sens figurat declinul vieţii şi al puterii, bătrâneţe, decădere.

APUPARE (impoppare, it.; s'acculer, fr.); atunci când e afundat prea mult cu pupa în apă. Marinarii se servesc de acest cuvânt şi pentru a arăta că cineva s'a ghemuit într'un colţ ca să se apere şi să nu fie atacat pela spate.

Când s'a văzut încolţit, s'a apupat de pom.

Aceiaşi expresie când cineva începe să se înece, să piardă terenul.

I-a lăsaţi-l, nu vedeţi că a început să se apupeze?

OMONIME.

(cuvinte care se pronunţă la fel, dar au înţelesuri diferite.

Omografe sunt cuvintele care se pronunţă şi se scriu la fel: milă (sentimentul) milă (măsură de lungime).

AMIRAL, subst. masc. amiraglio (it.); amiral (fr..). Cel mai mare grad în marina militară. *Contra amiral,* general de brigadă; *vice amiral,* general de divizie; *amiral,* general de corp de armată.

AMIRAL, adjectiv, se zice de vasul pe care e îmbarcat amiralul

---

*) In genul acesta cititorii vor căuta expresiuni din literatura noastră, citând autorul.

şi care poartă la catarg pavilionul special de amiral: *vas amiral* nave ammiraglia (it.); vaisseau amiral (fr.).

AMIRAL subst. masc., un fel de scoică.

AMIRAL subst. masc. un fel de goeland cu trei stele pe aripi.

ARMA subst. fem. puşcă, unealta de căpetenie a infanteristului şi a companiilor de debarcare.

ARMA, verb activ *armare* (it.), *armer* (fr.) *gun,* engl.; a face o armă să fie gata de tras.

ARMA subst. masc. în general orice unealtă de război: puşcă, tun, torpilă, bombă; *torpila este arma săracului.*

ARMA, verb. activ, a îmbarca la bord echipajul, provizia, muniţia, ca vasul de comerţ sau de război să fie gata de plecare.

SINONIME.

cuvintele care exprimă aceiaşi idee, au aceiaşi însemnare *(abordare, acostare; pavilion, drapel, steag).*

ABORDARE, ACOSTARE.

ABORDARE a ajunge la mal, la bord; a lovi un vas; a începe să te ocupi de ceva:

Vasul inamic a fost abordat; l'a abordat uşor; am abordat o chestiune gravă.

Acostare: a se aşeza dealungul bordului sau cheiului: *barca a acostat la bord; vasul era acostat la chei.*

ANCORARE, FUNDARISIRE.

A arunca ancora la fundul apei; a fundarisi ancora.

AMORSĂ, MOMEALĂ.

Ceeace se pune la undiţe, cârlige, plăşi, capcane pentru a atrage peştii sau animalele de prins; la figurat ceva care să atragă pentru a prinde pe cineva;

APUS, WEST, OCCIDENT.

Punctul cardinal unde apune soarele; localităţile aşezate în stânga primului meridian, ţările sau localităţile aşezate spre apus de locul unde stăm sau de care vorbim:

Ce Apus frumos de soare! Noi nu suntem o ţară occidentală; Dunărea vine dela Apus (West). *(Va urma)*

LITERATURĂ

MEMORIU DE RĂZBOI ŞI REVOLUŢIE

— Peripeţiile unui vapor românesc în Rusia —

de Cpt. ZAGOREANSCHI-KISEL
Membru în Comitetul Ligei Navale (secţia Sulina)

Peste o zi am plecat din nou la Trebizonda, şi când de data asta am apărut la „Armotvod", toţi m'au întâmpinat ca pe un musafir bine venit, regretând doar că „Regele Carol" nu e de cel puţin zece ori mai mare, ca să poată încărca şi căra toate proviziile ce aveau să cadă în mâna Turcilor.

Afară de trupele ce trebuia să transportăm la Batum, am încărcat hambarele complect cu diferite provizii.

In Batum, despre această cantitate de provizii ce aduceam, a aflat comitetul de aprovizionare a funcţionarilor de căi ferate.

După prelungite tocmeli Comitetul ne-a cumpărat toată provizia şi ne-a plătit suma hotărâtă până la ultimul ban.

Comitetul a primit proviziile de la noi fără nici un incident.

Tocmai eram gata să plecăm din nou la Trebizonda, când am primit o radiogramă de la *„Ţentro-flot"* chemându-ne urgent la Sevastopol.

Toţi aveau frică să se întoarcă acolo, pentrucă în timpul voiajelor, au trăit în belşug şi în plină libertate, aducând în acelaş timp şi foloase prin evacuarea armatei.

Ştiam bine că la Sevastopol meetingurile fără sfârşit vor aţâţa iarăşi pe marinari şi ofiţeri la ură şi invidie reciprocă, totuşi, supunându-ne ordinului am plecat.

Au fost cu noi şi pasageri ocazionali: cinci ofiţeri din misiunea franceză de la Caucaz, care voiau să scape de turburarea produsă de revoluţie, făcând drumul pe la Nord, spre a se întoarce în patrie.

In cursul voiajului a fost un meeting, la care un marinar a anunţat că, el ştie sigur că în Theodosia sunt foarte ieftini galoşii şi că el e de părere să treacă vasul şi pe acolo, ca astfel toţi „tovarăşii" să poată face această utilă cumpărătură...

...Şi am schimbat drumul!...

...Ce fantastic neadevăr se ascundea în fapta aceasta?...

Mi-aduc aminte că în special, au fost nedumeriţi francezii.

Am căutat să le explic cât se poate mai bine ce s'a întâmplat, lor părându-li-se cu totul neadevărat, că un crucişător poate să schimbe drumul pentru singurul fapt că echipajul voia să-şi cumpere galoşi..

Deciziunile meetingului fiind însă lege, am mers pe la Theodosia, şi de acolo ne-am îndreptat spre Sevastopol, unde în sfârşit am ajuns.

Aici totul s'a schimbat brusc.

Relaţiile prietenoase ce se făuriră în timpul navigaţiunei între ofiţeri şi marinari, au început să dispară sub influenţa psihozei ce domnea în Sevastopol.

In fiecare zi aveau loc meetinguri, la care nu mă duceam, căutând chiar pe crucişător să fiu nu mai mult de o oră pe zi, timp în care Şeico şi Gutman îmi descrieau lucrurile cele mai fantastice.

Odată se svonea că vom fi trimişi să bombardăm Sulina şi coastele României, pentru faptul că armata română gonea armatele ruseşti răsvrătite ce refuzau să lupte cu inamicul.

8) VASELE ROMÂNEŞTI IŞI SCHIMBĂ NUMELE.

Insfârşit, mi s'a spus c'a sosit din România faimosul Racovsky şi că el a asistat la meetingurile de pe vasele româneşti, hotărând schimbarea numelor acestor vase, în aşa fel că:

„Impăratul Traian" se va numi de-acum înainte „Revoluţia din 1907", *România"* se va numi „Libera Românie" iar dragul nostru crucişător *„Regele Carol"* se va numi „Ion Roată".

Echipagiul însă a întors panglicele de la berete pe dos, ascunzând denumirea vasului.

Operaţia aceasta a fost făcută pe cea mai mare parte a vaselor din flotă.

La sosirea sa, Racovsky ne-a înzestrat cu 30 dezertori de pe frontul românesc, în majoritate artileriști și infanteriști.

Ce rost avea această repartizare nu puteam înțelege, ei nefiind marinari. Probabil în vederea bombardărei Sulinei.

Echipagiul românesc, care până atuncea a fost afară de orice manifestare politică, și-a ales și el un comitet, care a arestat pe bătrânul căpitan Ionescu, ce tot timpul stătea retras în cabină, neinteresându-se de nimic.

A fost arestat tot în modul acesta secundul Costea și mecanicul șef Macșa, rămânând în locul lui mecanicul Cândea.

Parte apoi din echipagiul nostru vechi, a fost eliberat, în locul lor fiind repartizați adevărați bandiți din cazarmele navale de la uscat.

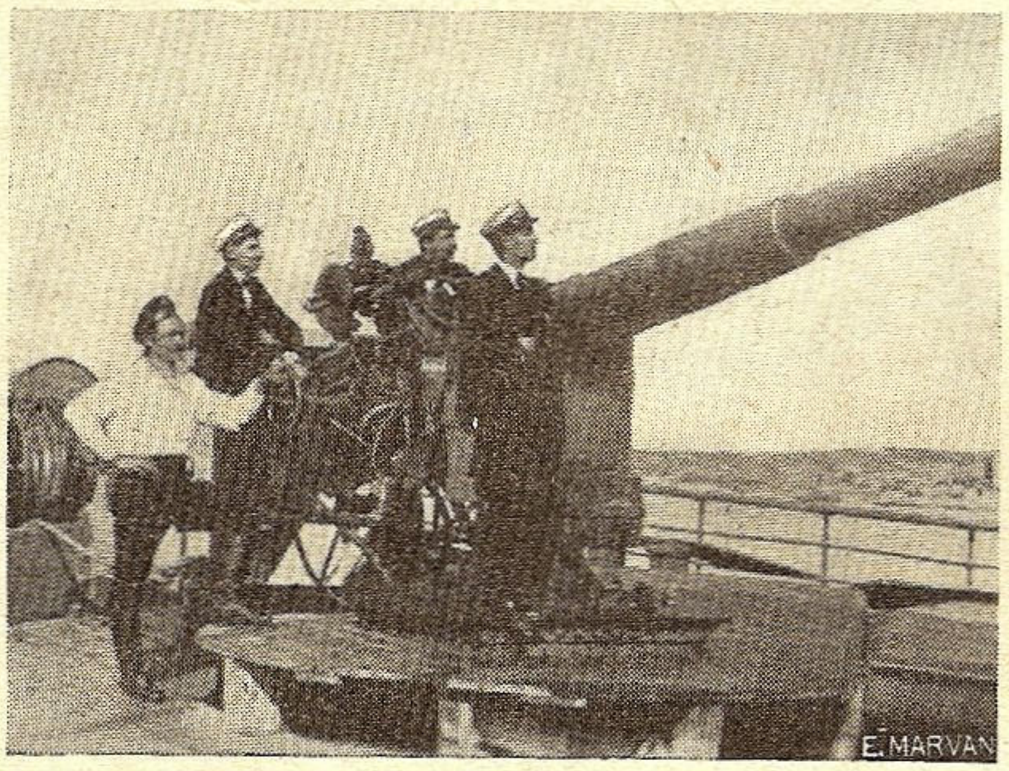
In loc de echipagiu aveam o ceată de conspiratori și tâlhari.

Personal, eram mulțumit doar că rămăsese Șeico și Gutman, care mă informau de tot ce se petrecea la bord, iar prin mine știau și ceilalți ofițeri.

In fața atitudinei mele, mai mult de cât frățească, ofițerii și-au schimbat complect purtarea lor ostilă de până atunci, căutând chiar să câștige prietenia mea.

In acest timp evenimentele își urmau cursul lor lugubru.

Ofițerii au fost complect terorizați și nimiciți..



Pe bordul crucișetorului auxiliar „Regele Carol"

Chiar pe stradă ei căutau să fie cât mai puțin observați, ca să nu atragă asupra lor atenția marinarilor.

In același timp, marinarii s'au emancipat și anarhizat.

Rar se vedea vreunul disciplinat și îmbrăcat corect, așa cum umblau marinarii în trecut.

Unii acoperise nasturii de la mantale cu pânză roșie, ascuzând astfel vulturii imperiali gravați pe ei.

Unii se îmbrăcau complect desordonat, în timp ce alții făceau exces de eleganță, frizându-și părul, vopsind buzele și purtând pantaloni de o lărgime jos, ridicolă, pantaloni ce aveau talia prelungită până la subțiori.

Aceasta era „dernière-cris"-ul modei de pe atunci...

Spaima tuturor în „Ţentro-flot" a fost marinarul Jeleznov, care la toate adunările cerea deschis moartea ofițerilor, rezolvând destinele flotei împreună cu un oarecare comisar, *Spiro*, — personagiu pescuit nu se știe de unde, — vorbind prost rusește și poate, după cum șoptea lumea în oraș „fost ofițer spion din marina germană"...

Atmosfera se încărcase peste măsură devenind de la o vreme insuportabilă, chiar pentru mulți din marinari.

Faptul acesta, s'a văzut mai bine în ziua de 9/22 Februarie dimineața, când sosirea ordinului de plecare a crucișătorului în ziua următoare la Trebizonda, a descrețit frunțile multora din ei, toți așteptând plecarea din aceasta gheenă.

Seara acasă, am aranjat geamantanul cu lucrurile necesare pentru o lună, stând de vorbă cu părinții mei, numai până la orele 10 seara, pentru a putea să mă scol mai de vreme și să mă duc la crucișător.

9) BĂTEA UN VÂNT DE NEBUNIE.

In oraș se auzeau pocnituri răzlețe de arme, ce din timp în timp se îndeseau, și uneori prefăcându-se în rafale, sgomot la care de fapt nu dădeam prea multă atenție, deoarece se repeta în fiecare seară, bubuiturile ajunsese ceva obișnuit.

Pe la orele 3 noaptea, a intrat în camera unde dormea tatăl meu, care părea foarte emoționat, comunicându-mi să mă îmbrac cât mai repede, deoarece au sosit marinarii să mă conducă la crucișător.

Imediat după tatăl meu a intrat în cameră, Gutman.

...Era foarte palid...

— „Domnule Căpitan, ridicați-vă cât se poate mai repede ca să plecăm la crucișător!

...Ceiace se petrece în oraș e o adevărată nebunie!...

...Oamenii sunt scoși din case pe stradă și uciși pe loc!

...Eu și cu Șeico ne-am gândit să venim după D-voastră și să vă aducem la bordul crucișătorului, ca să nu vi se întâmple ceva!".

Sărind din pat, am început să mă îmbrac cât se poate mai repede...

Mi-am tras niște cisme mari, haina groasă de capoc ce o aveau toți marinari, și o căciulă siberiană.

Bine înțeles, n'am avut timp să mă mai gândesc la bagajele mele și tot așa instinctiv am luat geanta, în care am pus o cutie de țigări de foi și o tabletă de ciocolată.

Am eșit..

Șeico și Gutman și-au luat armele lor pe umeri, încadrându-mă între ei.

N'am făcut nici douăzeci pași de drum și m'am împiedecat de un cadavru...

Neputându-mă reține să nu-l cercetez, am scos lampa mea de buzunar și aplecându-mă l'am recunoscut!...

Era sublocotenentul M.... fiul unui foarte stimat medic din Sevastopol.

— „Bietul băiat!... era așa de tânăr și drăguț!...

Ce rău făcuse oamenilor acestora?!

După alți vr'o 100 pași, am semnalat prin întuneric câteva figuri...

— „Cine-i!"

— „Oameni buni", fu răspunsul calm al lui Șeico.

— „Ce fel de oameni buni? Care-i parola?...

— „Crimeia" a răspuns Șeico.

— „Pe cine duceți acolo?" repetă vocea.

— „Am arestat un ofițer și-l ducem pe crucișător!..

— „Dar de ce-l mai duceți? Impușcați-l pe loc ca pe un câine".

— „Unde-l vom împușca e treaba noastră.

El e ofițerul nostru și ce vrem aceia facem!".

Am început să scoborâm în port. Fără alte incidente am ajuns nesupărați la crucișător, care era în fundul Băiei de Sud, în apropierea gării, legat cu pupa la mal.

Inițiativa lui Șeico și Gutman a găsit ecou și în ceilalți marinari din echipagiul vechiu, care tot astfel au plecat în diferite grupuri, aducând la bord pe comandant și cea mai mare parte din ofițeri.

Lipseau numai doi...

Se lumina de ziuă.

Din atitudinea echipagiului vechiu, care în mare parte era prezent pe crucișător, am înțeles că vom pleca la Trebizonda.

(Va urma)

Alain Gerbault, navigatorul de unul singur în jurul pământului

Pentru cetitorul dornic de lectura isprăvilor de pe ape, viața lui Gerbault este o epopee veridică ce se desfășoară în actual cu o fascinație de mit.

Singur, pe iachtul său cu pânze nu mai lung ca o sală de clasă, timp de cinci ani, a făcut conjurul lumii. Un record de curaj, de rezistență, de istețime marinărească, virtuți cari l-au pus între marii educatori ai spiritului de aventură din toate veacurile. Cetindu-i cărțile drumului eroic — jurnalul de bord — patru la număr [1]), călătorești tu însuți cu un ciudat exemplar omenesc care se înveselește, cântă, recită poeme marinărești, atunci când valurile urlă, gata să-i înghită coaja de nucă pe care plutește printre abisuri; se întristează când se apropie de sfârșitul călătoriei; și nu poate sta mult într'un port, chemat de glasul mării să rătăcească în necunoscut peste pustiuri de ape ca legendarul corăbier din vasul fantomă.

Acest breton sau normand vine, ca o reintrupare milenară, din strămoșii marinari temerari, cari, cu mult înaintea lui Columb au atins țărmul Americei și ale căror isprăvi au fermecat copilăria strănepotului.

„Am petrecut mare parte din anii tineri — povestește Alain Gerbault — într'un port pescăresc din Bretania, locul faimoșilor corsari gloria marinei franceze de acum sute de ani. Atunci când tata nu mă lua pe mare, îmi făceam rost să petrec o zi în barca vre-unui pescar. Ambiția mea de copil era să-mi cumpăr o barcă. Făcând economii cu frate-meu, mi-am putut împlini visul: aveam un vas. Invidiam viața pescarilor bretoni și mă entuziasmam de isprăvile lor îndrăsnețe. Acolo la Saint Malo și Dinard, am îndrăgit marea, valurile și vânturile tumultoase. Cărțile mele preferite erau cărți de aventuri...

Un camarad american de escadrilă, (în vremea războiului), mi-a împrumutat — cartea de călătorii în Pacific a lui Jak London.

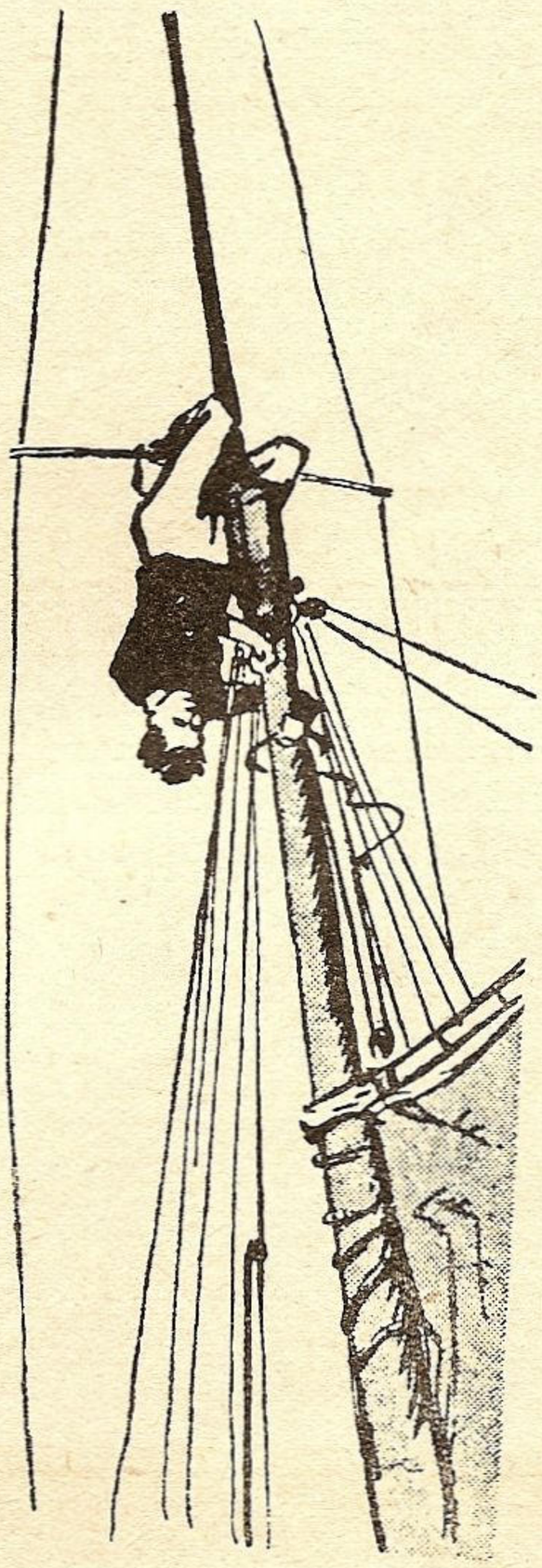
Această carte mi-a sugerat ideia că e posibil ocolul pământului și cu un vas mic de o singură persoană. Din clipa aceea m'am hotărât să încerc isprava".

Fostul aviator de războiu și-a părăsit ingineria, ca să-și ducă la îndeplinire visul. Un an de zile a colindat, porturile Franței și ale Angliei, până și-a găsit vasul potrivit; și alt an și l-a cheltuit deprinzând cârmuirea micului iacht cu pânze cu cele mai simple mijloace ale navigației de altă dată. Căci spune Gerbault — „marinarul de azi este un mecanic care conduce un tren pe apă"; adevărații și marii navigatori au fost cei de pe vasele cu pânze.

1) Seul, à travers l'Atlantique; A la poursuite du soleil; Sur la roufe de retour; L'Evangile du Soleil.

Intr'o zi de April, după ce și-a adus pe iaht provizii, apă, (nici o băutură alcoolică) și literatura isprăvilor de pe ape, ridică pânzele și porni spre Gibraltar, iar de aci în Atlantic spre America.

„Stăpân pe vasul meu, singur voiu hoinări împrejurul lumii, îmbătat de aerul liber, de spațiu, de lumină, ducând viața simplă de marinar, scăldându-mi în soare corpul gol care n'a fost creiat pentru a fi închis în case. Și fericit că mi-am găsit drumul și mi-am realizat visul, recit, ținând cârma, poemele favorite ale mării".

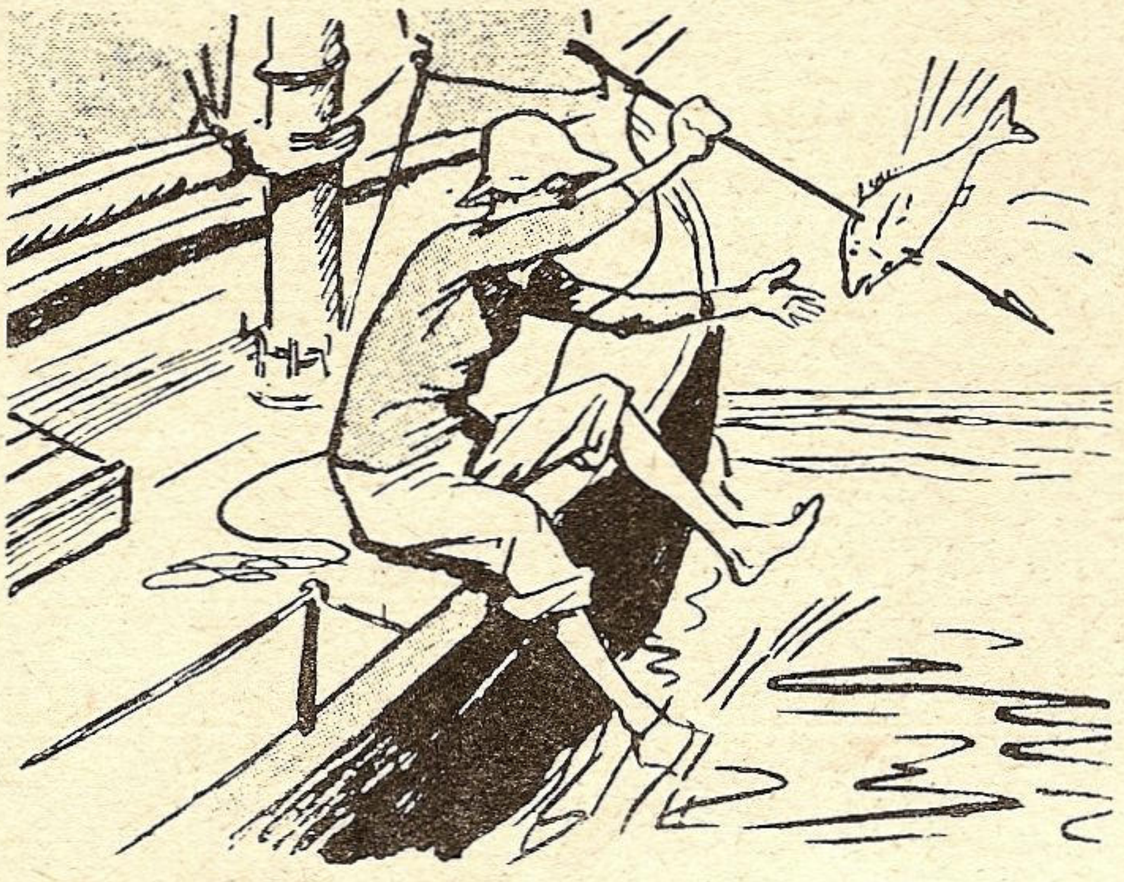


Adesea, pe furtuni, zile și nopți la rând stătea înțepenit la cârmă și la manevra pânzelor. Dormea pe apucate, câteva ceasuri, când marea își potolea furia. Atunci cobora pânzele, pentru ca vasul să plutească în voia lui, și se vâra în culcușul de supt puntea închisă ermetic. Se deprinsese să fure câteva ore de somn printre legănările și sguduirile provocate de valuri. Când uraganele ridicau munții de ape, iahtul intra cu totul sub val, ca un submarin, ca să iasă dincolo de creastă. Iar vârful catargului nu odată atingea spuma vreunui val uriaș. Odată ajungându-l de pe urmă un val cât un deal, a trebuit să se cațăre în grabă în vârful catargului, pentru ca să nu-l înghită furia aceanului.

Barem spargerea valurilor în coasta vasului și spălarea punții era lucru obișnuit.

Singuratecul marinar ca să nu fie târât în adânc, se lega cu o frânghie de catarg și așa manevra cârma și pânzele. Când ploua, sta pe punte ca să facă un duș natural și să strângă apă de băut. Când marea se făcea oglindă și cerul era senin, se bucura privind orizontul infinit, jocul luminilor peste nemărginirile albastre-ver-

zui, petele înroşite ale apusului de soare, adâncimile albastre sus şi cele de jos, de unde pândeau ochii ciudaţilor peşti şi monştrii marini cari îl escortau. Işi cârpea în scurte răgazuri, pânzele ; făcea reparaţiile mărunte, cetea din scriitorii mării, cânta, aţipea ca să-şi adune forţele pentru greaua luptă cu furtuna anunţată de genele de nori ridicate de subt orizont.



Când nu-i cădea plocon peşti sburători pe punte, se mulţumea să-şi gătească în bucătărioara suspendată subt punte din proviziile ce le mai avea. Călătoria fără oprire până la New-York a ţinut 3 luni. De două ori a întâlnit vapoare, care i-au oferit ajutor de hrană, dar solitarul călător a refuzat totul, fiindcă ţinea ca biruinţa să o câştige singur şi complect. Mirarea călătorilor care priveau de sus de pe vapor scoica plutitoare cu un om aproape gol şi negricios, se prefăcu în strigăte de uraa ! La New-York nu s'a depărtat de ţărm, ca să se pregătească zorit spre drumul lung în Pacific. Aci l-a bucurat între atâtea scrisori de admiraţie cele venite dela şcolari.

„Mulţi mă felicită mişcat de a fi făcut operă utilă, ridicând un ideal tinereţii. Un copil de 8 ani mă sfătuieşte să nu merg în Pacific fiindcă ştie el că acolo e periculos şi că am să naufragiez. Un şcolar american se mărturiseşte că s'a pus pe strâns bani ca să-şi cumpere şi el un vas cu care să facă înconjurul lumii ca şi mine". După ce şi-a reparat iahtul şi-a înoit pânzele, a plecat nostalgic prin Panama în Pacific, unde-l chema arzător peisajele tropicelor cu insule circulare de mărgean, cu cocotieri proectaţi pe fonduri albastre, cu şiruri de piroge în preajmă, ale Polinesienilor urmaşi ai unei rase nobile de viteji navigatori. Alain Gerbault este un senzitiv care caută natură exotică, cultură primitivă, departe de civilizaţia mecanizată, brutală şi mercantilă a occidentului.

Are filosofia lui spiritualistă şi generoasă, e un pedagog umanitar şi un poet al naturii libere. Cărţile lui alcătuiesc un aspru rechizitoriu împotriva „binefacerilor" aduse de Europeni printre popoarele înapoiate de altă rasă.

De cum poposeşte într'o insulă, se amestecă cu copiii de pe maluri, se joacă cu ei jocurile lor, le vorbeşte limba ; şi dela ei intră în casele indigenilor unde e ospătat şi încărcat de daruri ; le-ascultă poveştile, ia parte la jocuri ; îi întreabă de păsuri şi stăruie pe lângă guvernatori să le uşureze nevoile. Băştinaşii îl plimbă prin insule ca pe un erou zeificat ; îl roagă să rămâie între ei să le fie rege. La plecare îl escortează în piroge până departe... Din Polinesia până la Azore.

Alain Gerbault s'a făgăduit apărătorul autohtonilor de altă rasă şi s'a ţinut de vorbă.

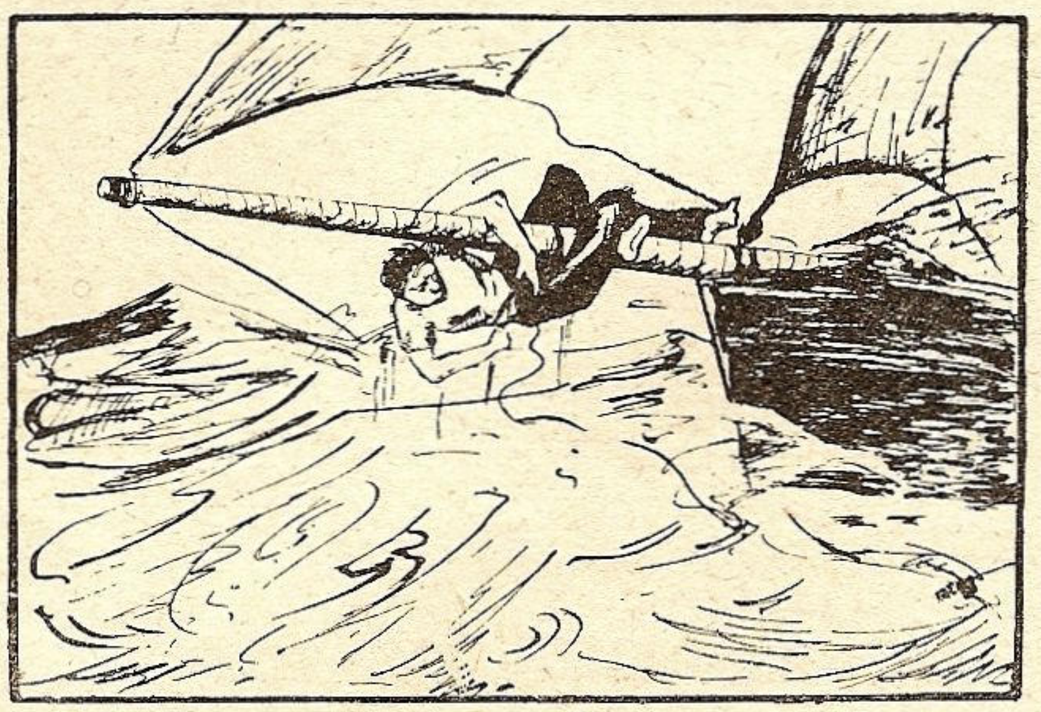
Civilizaţia europeană impusă populaţiilor dintre Tropice aduce stingerea acesteia, cu toate bunele intenţii ale coloniştilor şi ale misionarilor creştini, în deosebi.

Copiii sălbaticilor, de mii de ani trăiţi liberi subt soare, sunt adunaţi în şcoli închise şi supuşi la tortura rugăciunilor abstracte în limbă neînţeleasă, recitarea mecanică a poeziilor, a istoriei Franţei, a geografiei departamentelor. Nimic din istoria lor, ţara de acolo, cântecele, jocurile lor de adaptare, poveştile şi limba de acasă.

Şcolarii aceia insulari au o tristeţe prematură, o mecanizare a mişcărilor şi o lipsă de vioiciune până la oboseală.

Impunerea îmbrăcămintei şi a acoperirii capului, în zona toridă a adus tuberculoza şi rachitismul, degenerarea trupească.

Acţiunea razelor soarelui nu se mai exercită ca să pigmenteze pielea ; şi năduşala de sub vestminte provoacă răceli cu toate boalele derivate.



Alain Gerbault umbla desculţ, despuiat, cu nişte chiloţi scurţi şi cu capul gol.

Indigenii europenizaţi îi ofereau pălărie şi haine ca să-şi acopere goliciunea trupului.

In aceste insule, unde europenizarea prin îmbrăcăminte, şcoli cu programe europeneşti, oprirea jocurilor şi a datinilor locale, europenizarea locuinţelor, înlocuirea meş-

teşugurilor seculare prin industriile europeneşti, muncă pe bani şi dorul de câştig ca la noi, — populaţiile şi-au pierdut originalitatea, nu mai au vioiciunea lor firească ; s'au stins într'o jumătate de veac până la jumătate şi sfert din numărul lor.

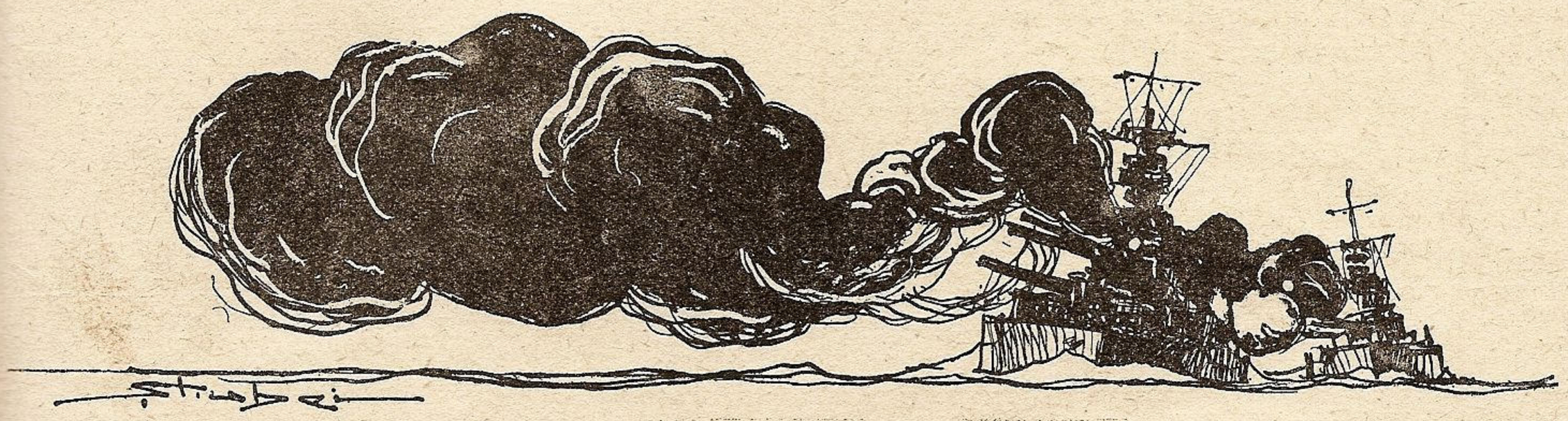
Iar acolo unde primitivii îşi duc existenţa lor milenară, fără să copieze prea mult Europa, decât doar prin lente adaptări în formele locale, numărul lor a sporit şi se simt fericiţi.

Alain Gerbault s'a întors acasă glorios dar trist, că nu are alt vis mai măreţ de realizat. Celebritatea nu-l fericeşte. Marinarul nu stă locului. Cată nostalgic pe malul mărilor şi dorul de ducă îi sporeşte tristeţea. Intr'o zi va pleca. Unde ? Nici el nu ştie. Adevăratul marinar nu stă departe de mare şi cimitirul comun nu e pentru el.

„Dacă s'ar întâmpla să mor pe uscat — scrie el — aşi dori să fiu dus în largul mării pe vasul meu cu pânzele ridicate şi drapelul Franţei sus ; acolo să fiu cufundat în sânul mării pe care am iubit-o cu patimă".

Şi încheie el, pentru călătoria din urmă, în aceste rânduri de epitaf : „Amici, nu plângeţi pe marinarul pierdut. Fericit, el doarme unde a voit să trăiască !..."

AP. D. CULEA



CRONICA

„Universul" şi marina

In ziua de 4 Iunie ziarul „Universul" şi-a sărbătorit jubileul de 50 de ani. Cu acest prilej bătrânul jurnal a apărut în 132 pagini, în care s'a vorbit şi despre marină.

Asociindu-ne la această sărbătoare, redăm câteva spicuiri din ceeace s'a publicat, spre a se vedea cum privea opinia publică de pe vremuri chestiunile marinăreşti, spre a ne servi ca pildă nouă celor de azi.

Dacă în chestiuni de organizare şi program naval i-a fost impusă rezerva, — în chestiuni de realizare „Universul" s'a pus în frunte şi a deschis în 1921 vestită ca scop şi reuşită, *lista de subscripţie patriotică pentru flota naţională.*

„Universul" îmbrăţişează propunerea şi în urma apelurilor călduroase din coloanele sale, prin care se arăta pe de o parte nevoia imperioasă a complectării apărării naţionale şi pe apă, iar pe de altă parte neputinţa tezaurului de a face faţă, tot Românul dela mic la mare, desleagă baerile pungii şi trimite ziarului care a fost totdeauna în fruntea iniţiativelor frumoase, obolul său.

Ca documentare citäm un fragment dintr'unul din apeluri semnat de d. *Mestugean :*

„Anii trec şi coastele noastre dela Dunăre şi Mare rămân fără apărare.

„Turcii din subscripţie publică au cumpărat două chiurasate, Grecii unul.

„Anul nou bate la uşă : să renunţăm la cadouri familiare şi să oferim unul mamei noastre duioase şi adorate, mama tuturor, României.

„Să mărim şi să întărim flota noastră în 15 zile. Un act care va găsi răsunet în lumea întreagă, atrăgând privirile asupra României, asupra solidarităţii şi patriotismului fiilor ei".

Nici o subscripţie dela noi n'a avut un aşa răsunet. In prima lună se adunase 20.000 lei, în a doua 100.000,. iar la închidere, aproape trei milioane, 3.000.000 lei aur, pe vreme de criză !

După război, tot ziarul „Universul" reaminteşte, prin articole documentate, la fiecare 10 Mai şi 15 August (patronul marinii) faptele glorioase ale escadrei de Dunăre *„dela Turtucaia la Mare"*, rolul însemnat jucat în marea tragedie a neamului şi stărue ca dreptate să se facă, să se răsplătească şi unităţile flotante, aşa cum au fost răsplătiţi comandaţii lor.

După câţiva ani de stăruinţă fără răgaz, dreptatea s'a făcut, ca şi pentru aviaţie : *M. S. Regele Carol II decorează cu Steaua Română cu panglica de Virtutea Militară monitoarele şi vedetele al căror glas tunător înviora trupele ce luptau pe lângă Dunăre.*

ŞCOLILE MARINEI

Ca şi cei dintâi conducători ai Marinei, „Universul" a înţeles că dacă un vapor se poate aduce în 24 ore, când ai bani, — pentru a forma personal naţional marinăresc e nevoe de decenii şi în coloanele sale se desbate deseori chestiunea şcolilor marinei.

Astfel, într'un număr din 1893, protestează cu toată energia contra desfiinţării Şcoalei de marină din Galaţi, după o viaţă de peste 20 ani :

„Se cade să menţinem o şcoală de marinari şi nu numai pentru lupte navale, ci şi pentru formarea de mateloţi nemilitari. Trebue să se înfiinţeze o şcoală navală în cel mai mare port din ţară".

PROBLEMA DUNĂREI ŞI A STRÂMTORILOR

Chestiunea drepturilor noastre la Dunăre nu putea să scape patriotismului celor dela conducerea „Universului". Antemergătorul său, *„Fraternitatea Româno-Italiană"* încă din 1881 atrage

atenţia surorii noastre Italia, prin graiul lui *Mancini:*

„Dacă e adevărat că renunţând la Triest şi Trent aţi comis o crimă, — susţinând pe Austria în chestiunea Dunărei, aţi comis o nouă crimă, sacrificând interesele unui stat independent, ale unei naţiuni care ne-a fost şi ne este prietenă, un popor în sfârşit care e fratele nostru de rasă şi aspiraţii".

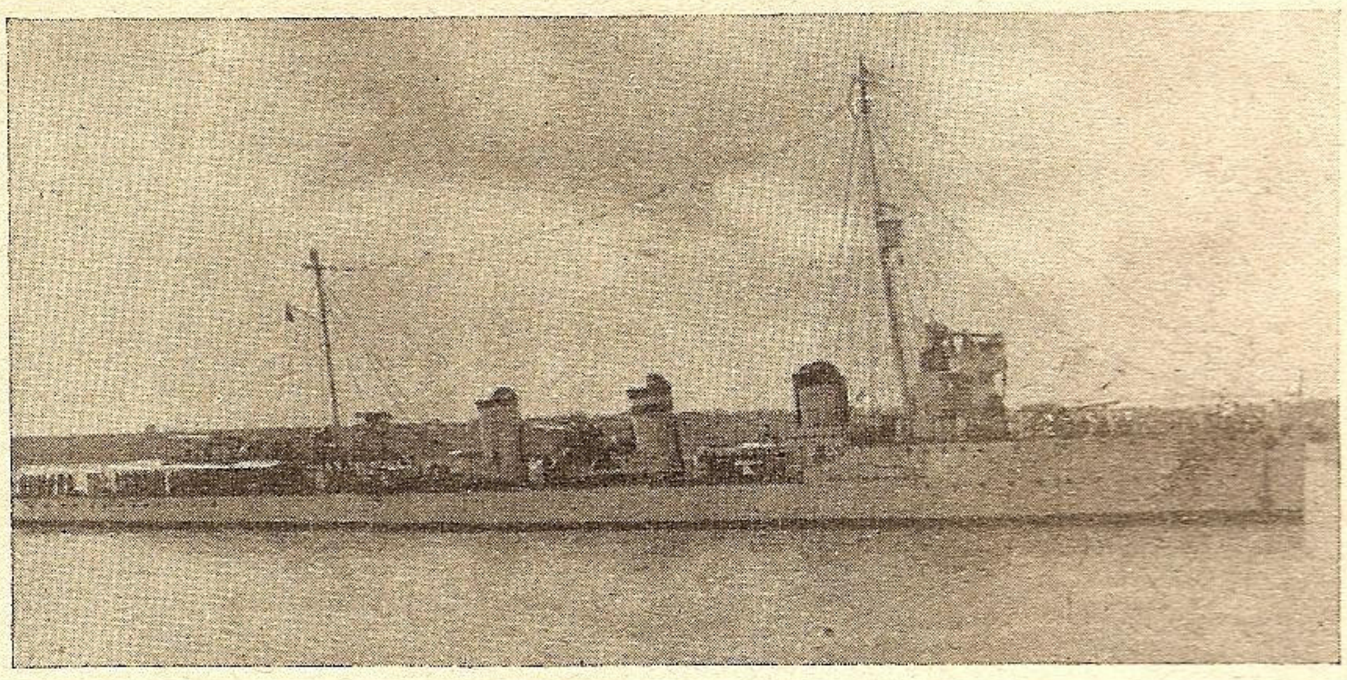
Cu prilejul *Congresului dela Londra,* am putea spune că articolele curg. Citez:

„O crimă s'a comis la adresa României. Un tratat prin care România e îngenunchiată Austriei, pe motiv că n'a fost semnatară la Berlin".

„Dacă forţa primează, să vie forţa: vom şti să ne opunem".

„România avea dreptul să ia parte şi dacă n'a luat, are dreptul să nu execute hotărârile, şi nici nu e îngăduit altora a o constrânge".

„In 9 August 1883 s'a ratificat tratatul din Londra, prin care se dă Austriei preponderanţă la Dunărea de jos, unde nu are nici un petic de pământ. Austria dacă crede că are drept asupra Dunării, să vie să o ia şi să ia aminte că pasul acesta îi va fi fatal".



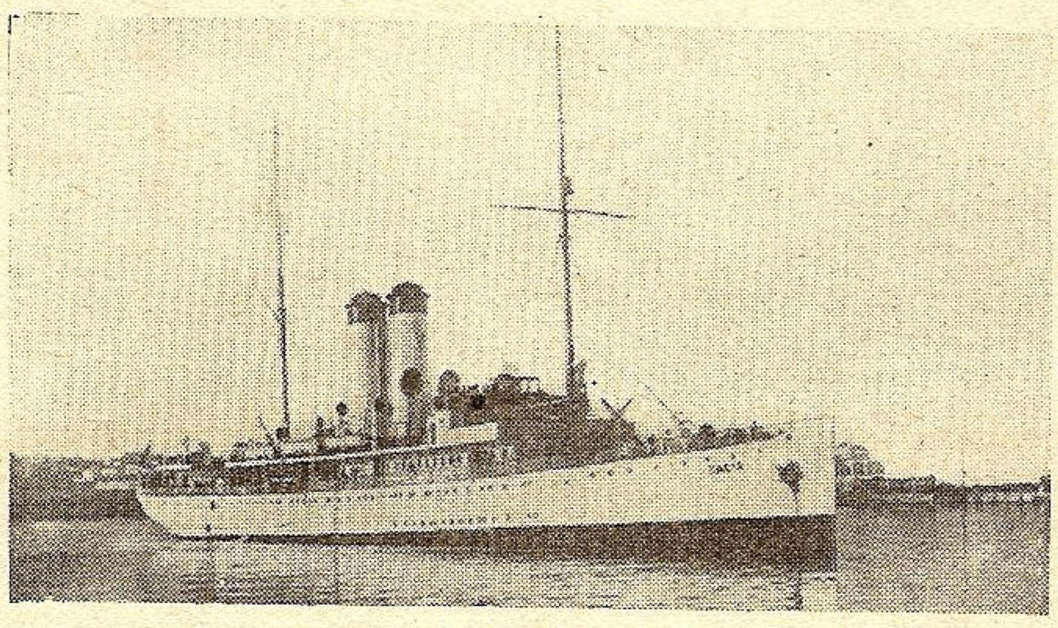
Distrugătorul Mărăşti

MARINA COMERCIALĂ.

Şi în această direcţie „Universul" a avut un prea frumos rol. El a înţeles importanţa netăgăduită a marinei de comerţ naţională.

In 1890 „Universul" atrage atenţia asupra celor două companii de navigaţie pe Dunăre, cea austriacă şi cea rusă, şi încheie:

„Datoria şi interesul nostru e să scuturăm jugul cât mai curând. Am răscumpărat cu sacrificii drumul de fier; trebue să facem acelaş lucru şi în privinţa navigaţiei pe Dunăre, să creiăm un serviciu naţional de vapoare".



Pachebotul S. M. R. „Dacia".

In 1895, când visul întregei suflări româneşti se împlineşte:

„E mic începutul ca toate începuturile în ţara noastră. Vom realiza progrese pe Dunăre care să uimească lumea şi s'o facă să ne admire. Increzători în puterile noastre, urăm: cele multe înainte! După iniţiativa statului va veni şi cea particulară şi Dunărea va fi brăzdată de multe şi multe corăbii româneşti".

Această din urmă profeţie s'a realizat după 9 ani.

In Iulie 1897, când cele 5 cargoboate noui sunt pe drum spre ţară, „Universul" discută cu ce anume port occidental trebue să ne legăm, astfel ca pe de o parte să nu fim concuraţi, pe de alta să avem asigurat încărcământul la întors şi opinează pentru *Roterdam.* Judiciosul articol se închee cu:

„Nici un sacrificiu în această direcţie nu va fi pierdut ci va aduce mari dobânzi", — ca răspuns celor care combăteau alegerea Roterdamului, pe motiv că nu avem legaţie la Haga.

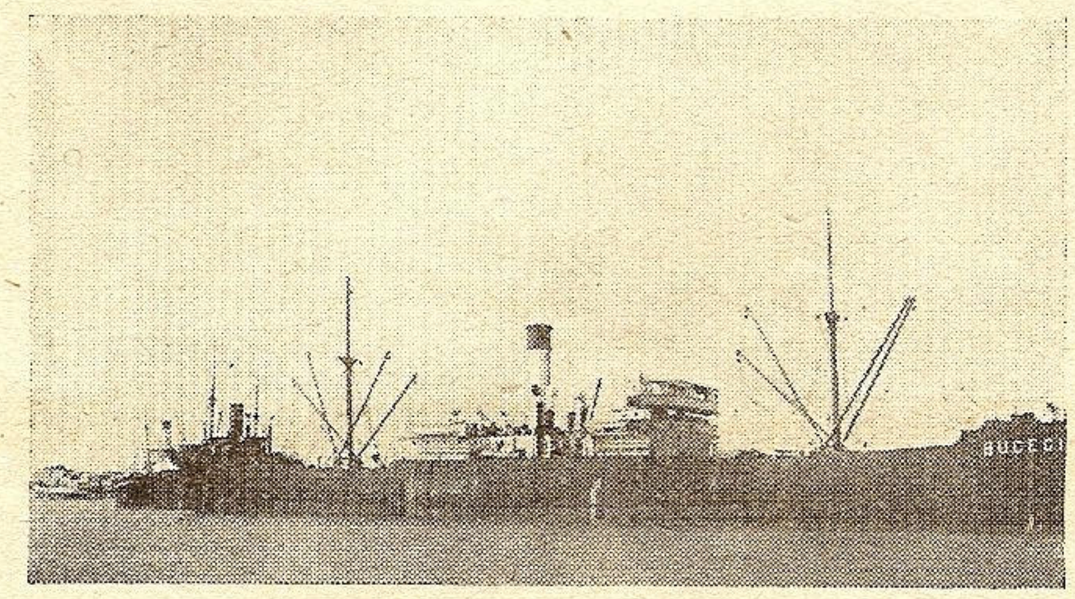
In Septembrie 1897, cu prilejul inaugurării liniei Roterdam de către vaporul *„Bucureşti",* „Universul", după ce face un scurt istoric al marinei comerciale, încheie astfel:

„E o datorie patriotică pentru toţi Românii să dorească desvoltarea neîntreruptă a Serviciului Maritim; trebue să fim gata la orice jertfe, ca şi pentru puterea armată".

Şi ambele servicii de navigaţie au dat roadele aşteptate şi prevăzute cu atâta încredere de ziarul suflării româneşti. N. F. R. ajunge la 19 vase de pasageri, 25 remorchere şi peste 200 şlepuri şi tancuri ce se urcă până la Regensburg, pătrund pe Sava şi pe Tisa. Iar la mare, cabinele de pe vasele albe de pasageri sunt reţinute cu câte o lună înainte din toate colţurile lumei, — atât se dusese faima S. M. R.-ului. In acelaş timp vasele de marfă nu mai puteau primi tot ce se aduna la Roterdam pentru ele.

Cât de sublim a fost însă „Universul" în clipele de durere, de doliu, al marinei noastre, cât de liniştit şi liniştitor a fost atunci când suflarea românească îndurerată putea fi cuprinsă de şovăială.

In Februarie 1898 vasul nostru de pasageri *„Meteor"* naufragiază pe stâncile dela Sabla, *„Principesa Maria"* fiind în reparaţii nu-l putea înlocui, iar *„Medea"* era impropriu pentru pasageri. Şi alte vase nu aveam. Pe când ceilalţi îşi pierduse capul, singur „Universul" îşi păstrează calmul, ca un căpitan în mijlocul furtunei, — şi scrie:



Cargobotul S. M. R. „Bucegi".

„Acidente de soiul acesta sunt obişnuite în orice marină. Serviciul fiind tânăr şi vasul neasigurat, fireşte că pagubele sunt mari,— să nu uităm însă că dacă nu facem ceva, compromitem vaza ţării".

„Să îndreptăm răul mai făcând vapoare, pentru ca să recăpătăm încrederea străinătăţii şi să recăpătăm noi înşine încrederea în noi. Odată ce ne-am convins de necesitatea întreprinderii, să mergem bărbăteşte înainte. Coste cât o costa, serviciul nostru de navigaţie pe Marea Neagră trebue pus din nou în mişcare. Dacă e nevoe de bani, — Parlamentul e deschis!".

Salvarea naufragiaţilor

In sfârşit ! O lipsă care apasă asupra noastră, scoţându-ne din rândul ţărilor maritime civilizate, a dispărut : legea pentru organizarea salvării naufragiaţilor pe coastele noastre s'a votat şi promulgat ; dela 1 Aprilie a. c. vasele care intră în apele noastre plătesc taxa de salvare, prima taxă ce se achită bucuros în toate părţile din lume.

Intr'un număr trecut, regretatul Jean Bart (pag. 42), a arătat ceiace s'a făcut aiurea şi încercările dela noi, cu barca de salvare din Constanţa dinainte de război şi iniţiativa Domniţei Ileana de acum câţiva ani.

In urma dorinţei M. S. Regelui şi a străduinţii d-lui Comandor Preda Fundăţeanu a luat fiinţă şi'n ţara noastră această operă de înalt creştinism : la 14 Iunie s'au pus bazele Societăţii de Salvare, care a fost recunoscută ca persoană morală şi juridică.

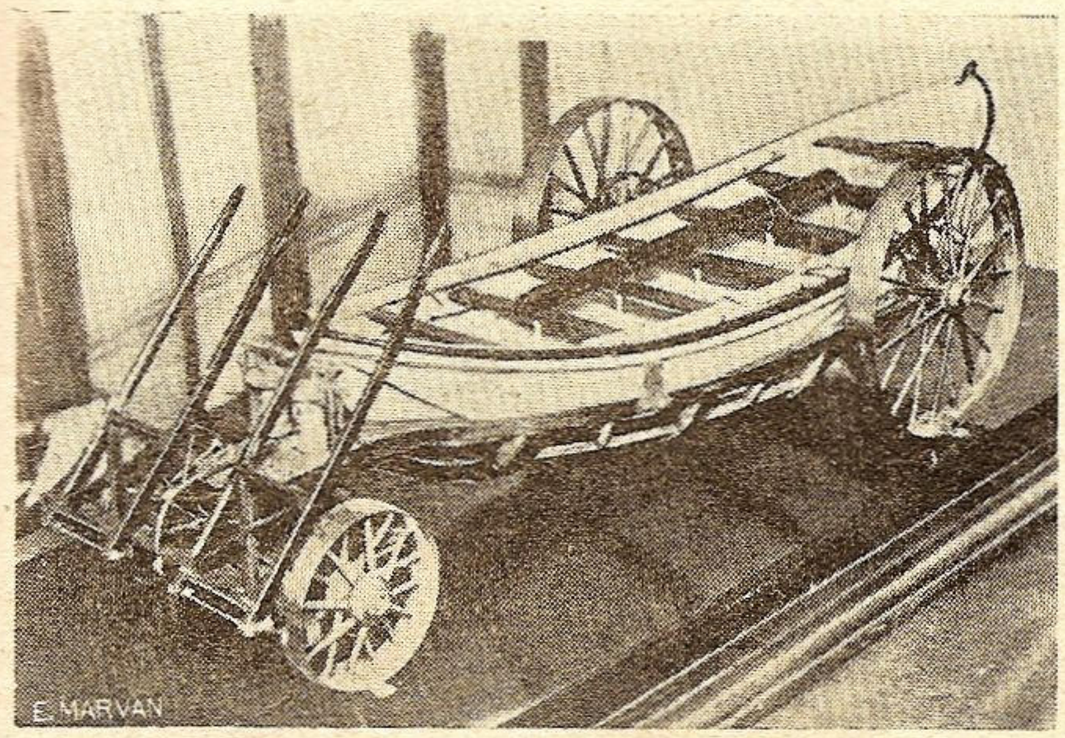
Nu cred să fie marinar şi Român căruia să nu-i tresară inima de bucurie la această veste.

L. N. R. urează societăţii să aibă cât mai puţin de lucru, dar să fie gata ori când la orice împrejurare. Iar marinarii vor fi veşnic recunoscători iniţiatorilor şi celor care au luptat şi vor lupta pentru o cât mai bună înzestrare, graţie căreia se vor salva marinarii, pescarii şi vizitatorii plajelor noastre.

Redăm mai jos expunerea de motive şi textul legii.

EXPUNERE DE MOTIVE LA LEGEA PENTRU INFIINŢAREA TAXEI DE SALVARE A NAUFRAGIAŢILOR IN APELE ROMÂNEŞTI.

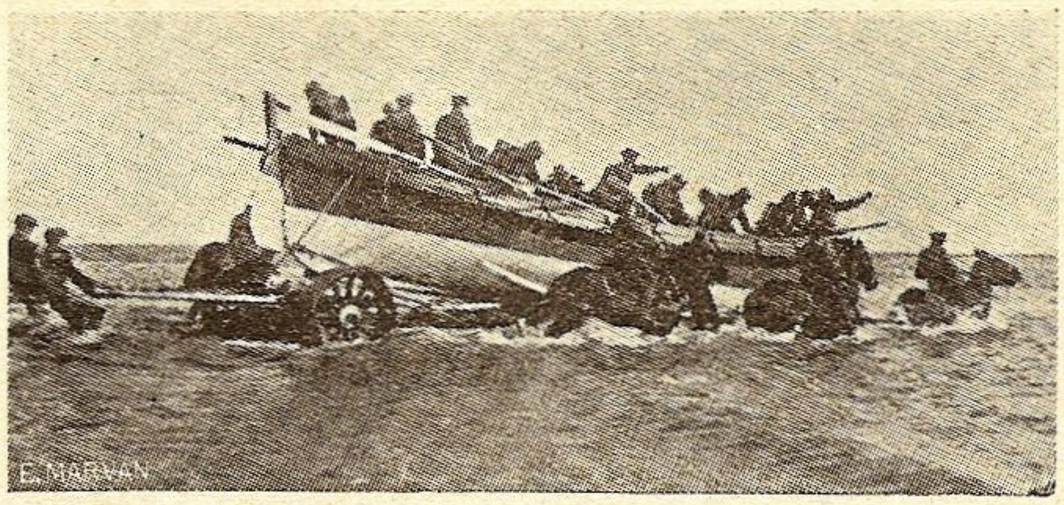
Din toate ţările riverane în bazinul Dunărei, România stăpâneşte cea mai mare întindere de maluri, având pe teritoriul său şi cea mai importantă porţiune a fluviului : „Dunărea Maritimă" (dela Mare până la Brăila).



O barcă de salvare la postul său.

Ţara noastră se mai bucură şi de avantajele unui litoral maritim de 460 km. şi totuşi până azi nu are încă o *asistenţă maritimă* un serviciu de salvarea naufragiaţilor în apele teritoriale şi nici măcar o barcă de salvare.

Dacă salvarea este pentru orice Stat o datorie de ordin umanitar, ca ocrotire pentru cei primejduiţi pe ape, ea constitue şi o imperioasă obligaţie de ordin internaţional, având un caracter de reciprocitate.



Lansarea unei bărci de salvare.

Dacă un vapor românesc în pericol primeşte ajutoare de salvare în apele teritoriale ale unui Stat, şi Statul Român este obligat la rândul său, să dea aceleaşi ajutoare oricărei nave streine ce s'ar găsi în pericol în apele româneşti.

Această datorie România nu şi-a îndeplinit-o până acum.

De aceia nici nu a fost cruţată de aprecieri defavorabile în streinătate la diferite conferinţe, când s'a remarcat lipsa oricărei organizări de salvare în apele româneşti.

Am rămas singura ţară din Europa care nu răspundem la apelul Statelor civilizate de a participa la conferinţa internaţională pentru organizarea salvării martime.

In a doua conferinţă internaţională a salvării, ţinută la Paris în 1928, s'a hotărât şi înfiinţarea unei secţiuni respective pe lângă Secretariatul Ligii Naţiunilor, care să controleze acţiunea serviciilor de salvare considerate ca organizări de asistenţă mutuală între naţiuni.

Statul este dator deci să păşească neapărat, şi cât mai curând, la rezolvarea acestei probleme neglijate până acum.

Ca orice operă socială cu un caracter umanitar, organizarea salvării maritime, mai în toate ţările, se face printr'o strânsă colaborare între Stat şi iniţiativa privată.

Cum obolul adunat prin apelul la caritatea publică ar fi prea mic, şi cifra financiară a statului prea greu de suportat, sarcina salvării e firesc să revină, ca şi în celelalte ţări navigaţiei şi comerţului maritim.

In orice port al unei ţări civilizate, cea dintâi taxă ce se plăteşte de o navă sub orice pavilion, este taxa de salvare. Având în vedere numărul aproximativ al navelor care intră anual pe Dunăre, precum şi quantumul taxei pe care Regia P. C. A. o încasează deja în porturile de pe litoralul maritim, s'a stabilit prin prezentul proect de lege o taxă de salvare foarte redusă pe tona de registru net al navei, care operează în porturile Dunărei Maritime.

S'a avut în vedere şi reducerile care trebuesc făcute navelor ce întreprind pe Dunăre mai multe călătorii pe an, precum şi vaselor de pasageri şi poştă. Se exceptează navele care operează, adică descarcă şi încarcă marfa în portul Sulina, deoarece aceste nave plătesc taxa de salvare prevăzută de către C. E. D. în acest scop.

S'a stabilit şi suma ce Regia P. C. A. este datoare a pune în buget, din taxele de salvare ce încasează, drept participare la opera societăţii de salvare a naufragiaţilor, care va lucra în strânsă legătură cu : Ministerul Apărării Naţionale

„ Sănătăţii, Muncii şi Ocrot. Sociale.
„ Comunicaţiilor
„ Finanţelor.
„ Domeniilor.

Cu sumele realizate din taxa de salvare, precum şi cu cele adunate prin cotizaţii, donaţii şi apeluri la caritatea publică, se va constitui fondul Societăţii de salvare, care va organiza şi întreţine posturile de salvare şi prim ajutor de pe litoralul maritim şi fluvial.

Prin legiferarea acestei taxe, pentru organizarea unui serviciu de salvare, Statul Român îşi îndeplineşte o datorie de reciprocitate şi prestigiu, putând să figureze în Liga Naţiunilor alături de celelalte State, cari au înţeles ca din chestiunea salvării să facă o punte de legătură umanitară pentru unirea popoarelor.

LEGE PENTRU INFIINŢAREA UNEI TAXE DE SALVARE A NAUFRAGIAŢILOR IN APELE ROMÂNEŞTI

ART. 1.— Cu începere dela 1 Aprilie 1933, orice navă de transport, de orice natură, fie cu maşini, fie cu pânze, care intrând din Mare în Dunăre, va face vreo operaţiune comercială, de încărcare sau descărcare de mărfuri, în apele Dunării Maritime (dela Mare până la Brăila) va plăti o taxă de salvare de 1 leu pe tonă de registru net al navei.

ART. 2. — Când în cursul unui an, o navă va face mai multe voiajuri în Dunăre, va plăti pentru primul voiaj de salvare dela art. 1, taxa întreagă, iar pentru voiajele următoare va plăti acea taxă redusă cu 25%.

ART. 3. — Vapoarele poştale, cu serviciul regulat de pasageri şi poştă, vor beneficia de o reducere de 60% asupra taxei de salvare.

ART. 4. — Taxa de salvare dela art. 1, se va încasa în primul port în care nava venind din Mare va trece vreo operaţiune de încărcare sau descărcare. Incasarea se va face de către vămile respective, iar sumele se vor depune la Banca Naţională în contul şi la dispoziţia Societăţii de Salvare. Sumele pentru serviciul de salvare nu pot avea sub nici un motiv altă destinaţie de cât pentru scopul care a fost creiate prin această lege.

ART. 5. — Din taxele pe care Regia Autonomă a P. C. A. din Ministerul Comunicaţiilor le încasează în porturile maritime, drept taxă de salvare, se va înscrie în bugetele anuale şi se va plăti Societăţii de Salvare suma de 1.000.000 (un milion) lei, drept participare la opera de salvare a naufragiaţilor se va efectua de numita Societate.

ART. 6. — Se autoriză :

a) Ministerul Apărării Naţionale
b) „ Sănătăţii
c) „ Comunicaţiilor
d) „ Domenii
e) „ Finanţe.

a pune la dispoziţia Societăţii de salvare personalul şi materialul necesar bunei funcţionări a serviciului de salvare a naufragiaţilor de pe litoralul românesc.

In sânge, forţă nouă din lumi netălmăcite...

Progresele marinei comerciale jugoslave

Prin tratatele de pace s'au atribuit Jugoslaviei din tonajul comercial austriac 126.000 tone, necesare traficului său maritim, pentru coastele sale de 1.500 km. lungime. Vasele atribuite, erau de tonaj mic, inadequate navigaţiei transoceanice.

In urma iniţiativei statului şi graţie subvenţiilor, liniile transoceanice s'au reînfiinţat aproape imediat după pace. In acest mod, marina jugoslavă a putut ajunge la 381.045 tone brut. Traficul e asigurat de 4 mari societăţi :

Jugoslavenski Lloyd din Split cu un capital de 15 milioane dinari-aur şi o flotă de 28 vase cu 141.376 ton. br. Are linii între Jugoslavia şi Atlanticul Sud.

Dubrovacka Parabrodska Plovidba din Dubrovnik cu 32.250.000 dinari-aur capital şi o flotă de 24 vase a 50 352 tone br. Vasele de mic tonaj fac cabotaj, iar cele mai mari asigură legătura cu Grecia, Turcia, Egiptul şi Asia Mică.

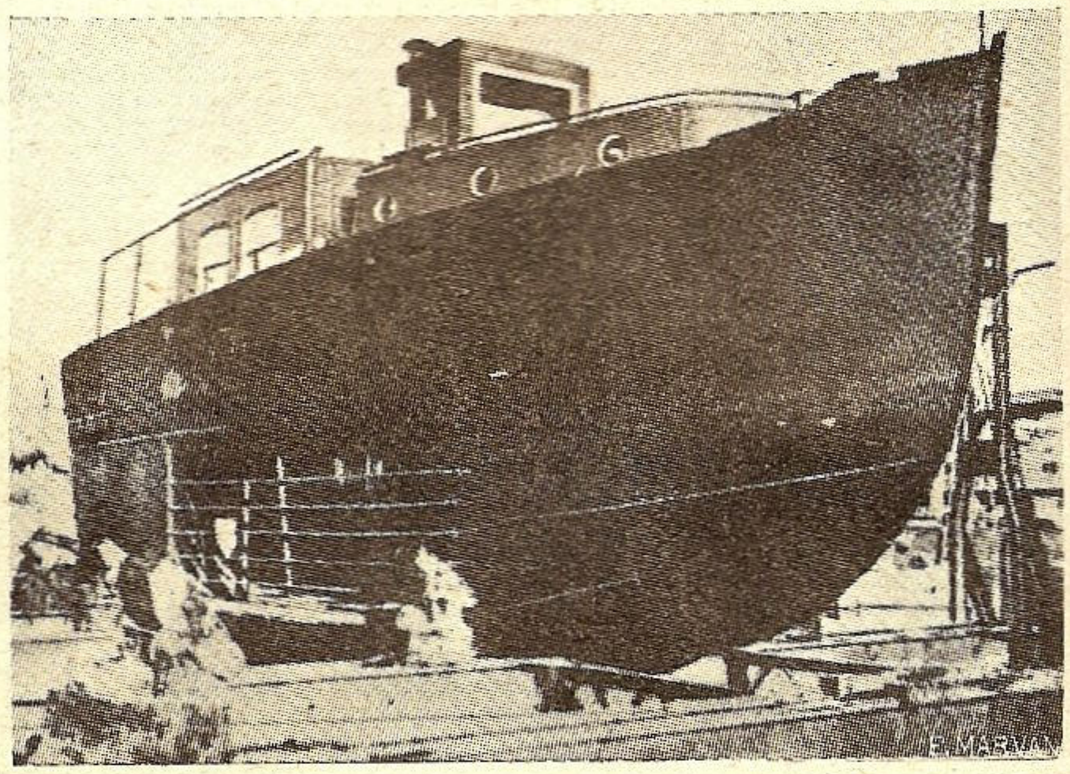
Iugoslavenski Lloyd din Split cu un capital de 12 milioane dinari-aur şi o flotă de 60 vase cu 25.178 tone br. asigurând cabotajul şi linia Smirnei.

Oceania din Belgrad cu un capital de 20 milioane dinari-aur şi o flotă de 8 vase cu 22.371 tone br., asigură traficul cu Marsilia, Maroc, Canada şi Egipt.

Vasele puse în serviciu în ultimii ani sunt cumpărate şi construite în străinătate.

Sistemul de propulsiune al Ing. Khort

Inginerul Khort a brevetat un sistem nou de propulsiune pentru nave, care l'a aplicat deocamdată la un remorcher construit în acest scop.



Remorcherul sistem „Khort" în construcţie.

Coca vasului este străbătută, după cum se vede în figură, de două canale care se întâlnesc la centrul navei unde se află şi elicea, iar de aci un singur canal-tunel care se lărgeşte către eşire, conduce spre pupa apa intrată prin celelalte două canale. Aceste canale-tunel se află la 0.50 m. sub nivelul apei.

După ce cu un model redus având dimensiunile : lungime 6 m. lăţime 1,50 m. adâncime 0,45 m., s'a obţinut rezultate foarte satisfăcătoare la încercările făcute în bazinul Şcoalei Superioare Technice din Hanovra, ministerul traficului a construit după acelaş model, un remorcher mai mare cu dimensiunile : lungime 68 m., lăţime 30 m. cu un motor Diesel de 120 H. P.

Cele mai frumoase rezultate au fost obţinute pe calea comparaţiei şi anume : pe canalul Rin-Wesser acest remorcher a fost supus la probe egale cu un alt remorcher de tip obişnuit care avea însă 160/190 H. P. Ambele remorchere au fost puse să remorcheze câte 5 şlepuri care totalizate aveau 2516 tone.

S'a constatat că remorcherul obişnuit a dat o forţă de tracţiune pe kg. de 2,340, iar Khort a dat 2,550 ; viteza în km. oră a fost pentru primul 5,064 iar pentru celalt 5,225; efectul de randament pentru primul 24,7% iar pentru Khort 37,44% cu o consumaţie mult mai mică de combustibil.

Acest sistem adaptat la nave procură o serie de avantaje:

1) pentru navele fluviale fundul prea mic nu va mai influenţa asupra efectului de propulsiune dat de elice ;

2) elicea va fi apărată de corpuri străine, întrucât la intrare se află aşezate nişte gratii ;

3) rezistenţa opusă de vas la înaintare va fi considerabil micşorată din pricina acelor canale prin care apa se va scurge mai uşor;

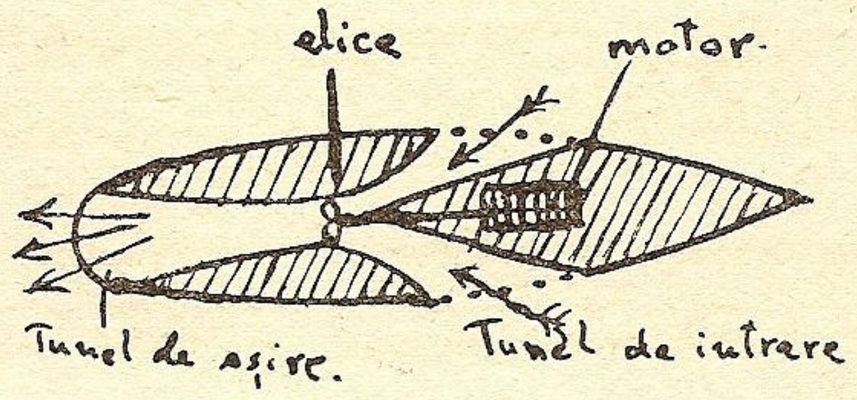
4) stabilitatea vasului va fi mai mare pentrucă acea cantitate de apă, care se află în canale coboară centrul de greutate al navei ;

5) coca navei va avea o rezistenţă mai mare datorită tuburilor canale ce o străbat ;

6) se pot întrebuinţa motoare de putere foarte mare la care să nu fie nevoie de reductor sau de angrenaje ; deasemeni se pot pune elici mai rapide, deoarece apa fiind dirijată prin tunel până la elice, dispare lucrarea de sugere la care este supusă elicea celorlalte tipuri de nave;

7) permite o mare uşurinţă de manevră, căci suprafaţa de intrare a apei în tunele este de cinci ori mai mare ca aceia a cercului unei elici dela un vapor obişnuit, rezultând că se va trece foarte uşor de la marşul înainte la marşul înapoi ;

8) malurile canalelor vor suferi mai puţin din cauza sillage-ului căci din cauza lărgimii tunelului către eşire, vâltoarea produsă de elice se potoleşte mult.



In urma acestor rezultate cu adevărat surprinzătoare aşteptăm construcţii noi, în acest gen, construcţii care nu vor fi mai scumpe ca celelalte obişnuite, având în vedere că e vorba doar mai mult de profilul corpului navei.

Z. NEGULESCU

Serviciul Hidrografic al Diviziei de Mare

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

ANGLIA

☐ In acest an, conform tratatelor Washington şi Londra, Anglia trebue să înlocuiască o parte din crucişetoarele sale atinse de limita de vârstă.

Faţă de rezultatele conferinţei dezarmării şi a opiniei publice engleze îngrijorate, guvernul caută mijloacele de înlocuire, deşi bugetul marinei fusese redus.

☐ Portugalia a recepţionat avizoul *Gonçalo Velho* construit de şantierele Hawthorn-Leslie care mai are să-i predea şi avizoul de acelaş tip *Pedro Nunez.*

Acelaş şantier mai are în construcţie alte două avizouri de 2100 tone, *Bartolomeo Diaz şi Alfonso de Albuquerque.*

☐ Se continuă tratativele între „Cunard" şi „White Star" de a cărui rezultat depinde acordarea de către guvern a unui ajutor financiar pentru reluarea lucrărilor lui *„Cunarder"* de 70.000 tone.

☐ Cele 5 mai mari companii britanice de navigaţie, au dat pentru anul trecut un beneficiu de 2,6 faţă de capital !

STATELE UNITE.

La 12 Aprilie a fost lansat la Brooklin crucişetorul de 10.000 tone *New Orleans* din programul pe 1929.

Alte trei din acelaş program, *Astoria, Minneapolis, Tuscaloasa,* sunt în construcţie.

ITALIA

☐ S'a hotărât construirea a 2 crucişetoare de 7000 tone *Garibaldi* şi *Duca degli Abruzzi* la şantierele Odero-Terni-Orlando di Muggiano şi Triestino.

La 15 Mai s'a lansat la Şantierul Quarnaro submarinul *Topazio,* iar la 20 Mai la şantierul Fratelli Tosi din Taranto, submarinul *Diamante.*

Ambele sunt din clasa *Ametisto.*

☐ Italia se poate mândri de viteza realizată de transatlanticul *Conte di Savoia* care a făcut traversada dela Gibraltar la New-York în 4 zile 19 ore cu o viteză medie de 27.65 nod. faţă de 27.91 nod. realizată de *Bremen.*

In primele două zile viteza medie atinsă a fost de 29 nod, care s'a redus în restul de timp din cauza condiţiunilor mării şi timpului nefavorabil.

Sosirea la New-York a coincis cu a 114-a aniversare a primei traversări oceanice cu vapori.

☐ Crucişătorul *Armando Diaz* a dat la probe o viteză de 39^7 noduri, atingând maxima de 40^4 noduri.

☐ La 26 Aprilie a fost lansat în şantireul Muggiano submarinul *Ametisto.*

☐ Incepând dela 1 Mai activitatea serviciilor aeriene italiene spre Levant a fost reluată, durând până în Octombrie. Liniile deservite sunt : Brindisi-Grecia, B-Turcia, B-Bulgaria-România (?), B-Dodecanezul italian.

JAPONIA

A cumpărat de curând câteva vase în Anglia : s/s *Padua,* 5.999 ton. brut, cu 10.500 lire st. livrat în Japonia, s/s *Glenshane,* 6.498 ton. brut, idem (ambele destinate a fi demontate), s/s *Canadian Inventor,* 5.497 ton. brut, s/s *Canadian Mariner,* 5.384 ton. brut, destinate navigaţiei comerciale.

RUSIA

☐ Rusia a cumpărat mai multe vase cu maşini cât şi turbine şi motoare ; cea mai mare parte din ele e destinată transportului che-

restelei din porturile baltice, iar unele vase au fost livrate şi în Marea Neagră. Ruşii se grăbesc să ia în primire şi celelalte vase cumpărate, cari se mai află în porturile străine, aceasta pentru a putea transporta cherestea de export cu propriile lor vase.

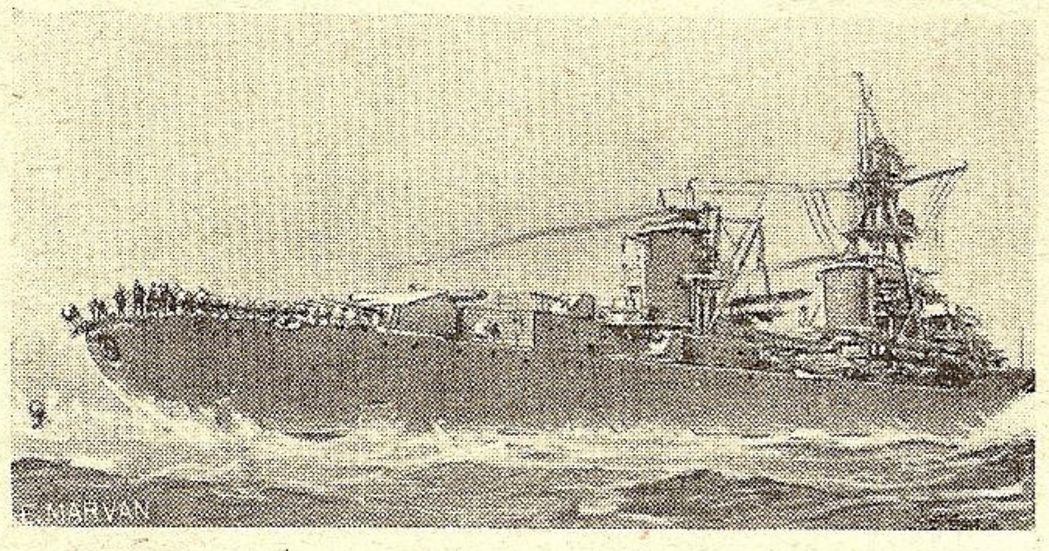
GERMANIA.

Hitler, ambarcat la bordul lui *Deutschland* a trecut în revistă flotă germană ancorată în rada dela Kiel.

FRANŢA.

☐ *„La Normandie"* de 70.000 tone va intra în serviciu în 1935 sau 1934 dacă cerinţele traficului o va cere.

☐ La 9 Mai a. c., s'a lansat la Saint-Nazaire în prezenţa ministrului marinei crucişetorul poza-mine Emil Bertin.

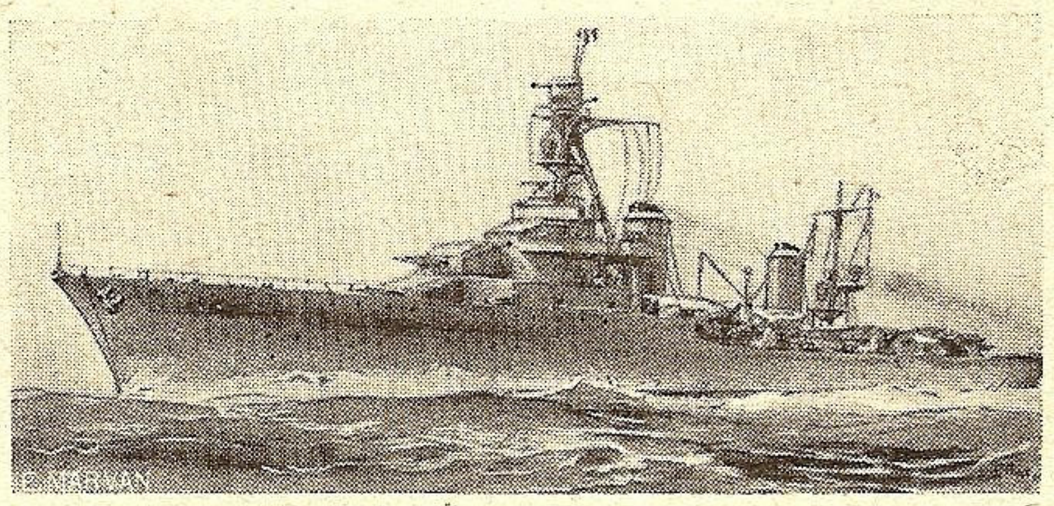


Crucişetorul paza-mine *Emil Bertin*

Crucişetorul are 5980 tone şi o viteză contractuală de 34 noduri.

☐ pentru înzestrarea marinei cu numărul de crucişetoare necesare marina franceză a adoptat tipul crucişetorului *La Galissonière*.

Vor avea un tonaj de 7720 tone, costul de construcţie va fi mai mic ca al celor de 10.000 tone şi vor avea calităţi superioare acestora. Tranşa pe 1932 a programului naval cuprinde construirea a 4 crucişetoare de acest tip.



Crucişetorul *„La Gallisonière"*

Deasemenea studierea tipului de escortator s'a oprit asupra tipului *„Melpomene"* de 600 tone, 35 nod viteză, 1800 mile rază de acţiune la 18 noduri viteză şi 700 mile la 35 noduri.

Tranşa din 1932 a programului naval cuprinde construirea a 4 escortatoare de acest tip.

☐ La Toulon a fost lansat submarinul *Diamant*.

EGIPT

☐ Se pare că taxele de port vor fi scăzut la Alexandria: Administraţia Porturilor şi Farurilor a cerut Camerei Internaţionale un memoriu în această privinţă; reprezentanţii companiilor de navigaţie întruniţi la Camera internaţională au cerut o reducere de 15% asupra taxelor plătite de vasele comerciale şi 25% pentru pacheboturile de turişti. Să fie oare teama de concurenţa viitoare a Haifei?

GRECIA

☐ Distrugătoarele *Psara* şi *Spetzai* au fost lansate de curând în şantiere italiene.

SPANIA

☐ Compania Spaniolă de navigaţie transmediteranee a comandat 2 pacheboate pentru linia Fernando-Po: vor fi motonave de circa 9.000 tone fiecare, cu o viteză de 15½ noduri şi vor putea lua 50 pasageri în cl. I, 40 în cl. II şi 334 în cl. III.

Din ţară

De la L. N. R.

☐ In urma încetărei din viaţă a C-dor (r) Botez Eug., demisiunei d-lui C-dor Koslinski Gh., şi refuzului d-lui Amiral Negrescu N., comitetul central în şedinţa dela 20 Maiu a. c., a ales ca membrii în Comitetul Central în locul celor de mai sus pe d-nii Cpt. C-dor Bardescu Al., Lt. Comandori Roman A., Macellariu H. şi Caraman Ion.

☐ In şedinţa Comitetului Central din 20 Mai 1933 s'a confirmat definitiv alegerea d-lui Comandor (r) Negulescu A., ca secretar General al L. N. R., alegere agreiată şi de M. S. Regele, Augustul Preşedinte al L. N. R.

☐ *O nouă linie maritimă.* — Imbogăţirea parcului de vase ale S. M. R. cu noile vase „Alba Iulia", „Peleş", „Suceava" şi „Ardeal" a dat putinţa nu numai că să înlocuiască vechile vase devenite „un capod'operă de cârpituri" şi să asigure regularitatea liniilor existente, dar chiar să se extindă traficul de călători şi mărfuri pe drumuri noi.

Noua linie care s'a inaugurat la 1 Iunie va fi deservită de marile vapoare moderne *„Suceava"* şi *„Alba Iulia"*, cu plecare din Galaţi şi escale la Constanţa, Varna, Istambul, Pireu, Malta, Mesina, Neapoli, Genova, Marsilia, Barcelona, Alger.

Cu noile vapoare se va intensifica exportul nostru de vite, cereale, lemne, şi vor folosi traficul dintre Franţa şi Orient. E un început spre ţelul visat de înţeleptul rege Carol I, drumul către ţara lui Soare Răsare, care sperăm că va fi străbătut şi de vase româneşti.

☐ *Un nou vas de călători pentru N. F. R.* — Regia P. C. A. a hotărît construirea în şantierul dela Turnu Severin a unui vapor de pasageri cu două elici, cu motoare Diesel. Lung de 76 metri, lat de 11 metri, va fi cel mai luxos vapor de pasageri şi va deservi linia Galaţi-Belgrad.

☐ In numărul precedent al revistei s'a publicat istoria unei bărci salvate de tancul românesc „Steaua Română".

Această barcă de o minunată construcţie şi cu inventar complect, a fost oferită ca dar Ligei Navale Române, pentru mărirea parcului de ambarcaţiuni de salvare, în punctele de pe coastă înfiinţate de d-l Amiral Bălănescu. Gestul acestui dar ne vine de la d-l Consul al Letoniei, d-l Constantinescu — Director şi al Societăţii Steaua Română, care fiind un mare sprijinitor al chestiunilor de mare a găsit prilejul cel mai bun de a arăta adevărata înţelegere a intenţiunilor Ligei Navale. Odată cu mulţumirile pe care le adresăm d-lui Consul Constantinescu, adăugăm şi pe acelea pe care le merită şi d-l Comandor Borş, Căpitanul Portului Constanţa pentru bunăvoinţa ce a arătat-o şi D-sa cu acest prilej în facilitarea formelor de predare.

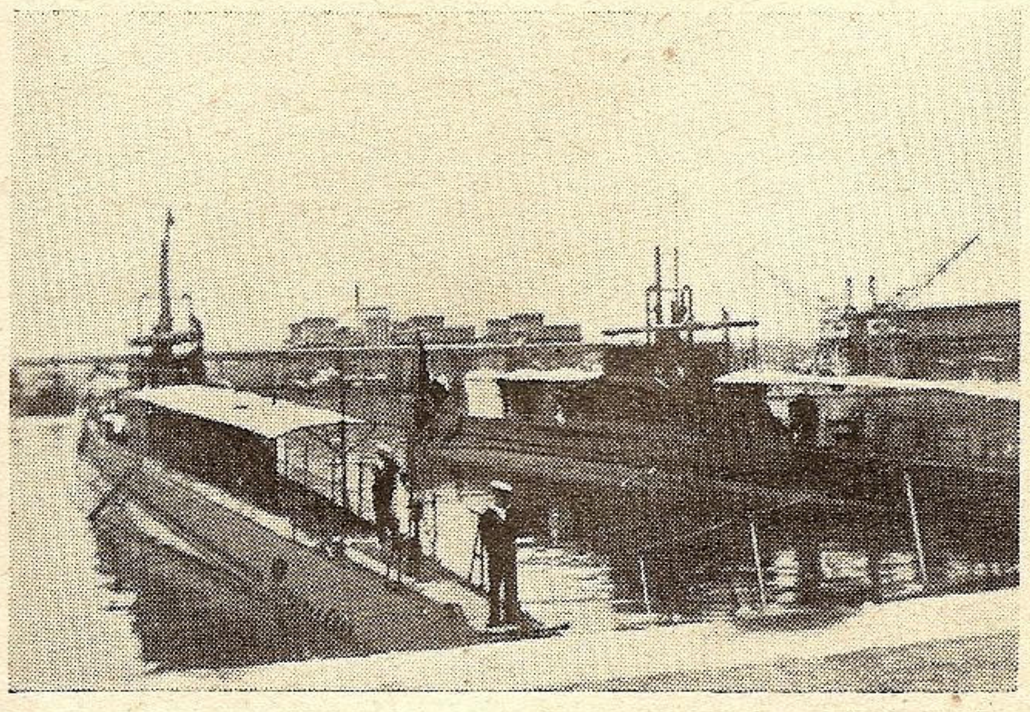
Vizita submarinelor italiene la Constanţa

In ziua de 30 Mai ora 5 au intrat în Constanţa venind dela Batum submarinele italiene „Tricheto" şi „Delfino" sub comanda Lt. C-dor Poggio Giachi şi Sita Lodovico.

Ambele sunt de acelaş tip, construite în 1930 la şantierele Mon-

falcone Triest, 825 tone, lungime 60 m., lăţime 5.70 m., deplasament mediu 4.94 m., două motoare Diesel-Fiat, două electrice, viteză 17.8 nod. la suprafaţă, armament compus din 1 tun 102 mm., 2 mitraliere de 13.2 A. A., 8 tuburi lanstorpile de 533 mm. dispuse în grupe de câte 4 în prova şi pupa, fiecare grup cu 2 torpile rezervă, echipaj 5 ofiţeri, 15 maiştri, 32 marinari.

Pentru complimentare a fost trimis Sublt. Constantinescu Daniel, iar ofiţeri de legătură Cpt. Deleanu şi Locot. Klein R.



Submarinele italiene în portul Constanţa

Submarinele au stat zilele de 30, 31 Mai, şi 1 Iunie plecând la 2 Iunie la Varna.

In acest timp, după schimbarea vizitelor de rigoare, li s'au servit gustări, s'a organizat un ceai dansant şi li s'au făcut şederea în portul nostru cât mai agreabilă.

După plecare, s'au schimbat reciproc între d-l Amiral Bălănescu şi comandantul grupului, prin T. F. S. radiograme de drum bun şi de mulţumiri pentru primirea făcută.

Cercetăşeşti

— In Bucureşti au luat fiinţă două unităţi de cercetaşi marinari.

1) Echipajul *„Mircea"* la cohorta II de galben de sub comanda d-lui profesor *Iacob*. Comandantul echipajului d. arhitect naval *Mendl*, nostrom d. *P. Teodorescu*.

Echipajul are două bărci construite chiar de cercetaşi în atelierul de tâmplărie al liceului „Mihai Viteazul" de sub direcţia d-lui Profesor Roman.

2) Echipajul *„Jean Bart"* la cohorta IV Verde „Marele Voevod Mihai" de sub comanda d-lui profesor *M. Popovici*. Comandantul echipajului d. *L. Leontescu*, instructor d. *Moor*, cu 4 bărci.

— Botezul îmbarcaţiunilor noilor unităţi va avea loc de ziua Apelor (25 Iunie) la Băneasa.

— La Constanţa publicul a fost extrem de impresionat de felul cum cercetaşii au menţinut ordinea meetingului de protestare antirevizionistă dela 28 Mai şi ajutoarele ce le-au dat celor leşinaţi.

Micul cercetaş Berezowski a ţinut chiar o cuvântare din partea copiilor.

Adunarea Ligii Navale Române

secţia Constanţa

Duminică 4 Iunie a avut loc adunarea membrilor secţiunei Constanţa sub preşedinţia d-lui Amiral Bălănescu.

D-sa deschide şedinţa evocând personalitatea lui Jean Bart şi arătând aportul adus pe tărâmul cauzelor de apă şi literar.

După păstrarea unui minut de tăcere se intră în ordinea de zi.

1) Se mulţumeşte Locot. Ghezzo Ed. pentru munca depusă în construirea calei Yacht-Clubului Regal Român şi magaziei de adăpost.

2. Se comunică obţinerea unui teren dela Primăria Constanţa, la Mamaia pentru secţiunea sportivă a secţiei Constanţa.

3. Se fac propuneri pentru înfiinţarea muzeului maritim la Constanţa.

4. D-l Amiral face propuneri pentru organizarea de excursii mai lungi în vara aceasta.

5, 6. Proectul înfiinţărei unui şantier de bărci şi discuţia noilor statute.

7. Alcătuirea programului „Zilei apelor".

Se însărcinează Lt. Ghezzo cu organizarea programului, şi se apelează la d-nii Lt. C-dor Cristescu, Aurel Vulpe, Coriolan, Dr. Popovici pentru conferinţe.

8. Discuţia bugetului secţiunei.

Revista Revistelor

RIVISTA NAUTICA ITALIA NAVALE Anul XLII No. 87.

Porturile şi manipulaţiunea mărfurilor. Fiecare port îşi adaptează utilajul technic, nevoilor traficului său preponderant; aparatura mecanică este astfel în relaţiune cu tipul dominant de trafic în acel port. Se ajunge în acest mod la un utilaj specializat în diverse porturi: Constanţa de exemplu, în care petrolul constitue 82% din traficul total, e special utilat pentru această marfă: pipe-linuri, rezervoare de mare capacitate, staţiuni puternice de pompare, etc., cari constituesc ansamblul mecanic de manipulare. Utilat similar, pentru cărbuni e Rotterdam, prin care se scurge o bună parte a cărbunilor din Ruhr. Tot aşa sunt porturile româneşti, specializate în manipularea cerealelor: Constanţa, Galaţi şi Brăila. Paralel cu utilajul de manutenţiune, iau naştere în porturile specializate în anumite mărfuri, instalaţiuni de transformare şi condiţionare a acestora: abatorii, uscătorii de cereale, frigorifere, etc. Cu toate acestea, utilajul perfecţionat şi traficul sistematizat, nu sunt suficiente pentru a atrage traficul; e nevoe şi de un judicios sistem de taxe de manipulare: tarife excesive îndepărtează traficul în folosul porturilor mai eftine, deşi ne utilate special pentru anumite operaţiuni.

ITALIA MARINARA, anul XXXIV No. 10. — Are un foarte interesant studiu asupra *acţiunei calmante a uleiului asupra valurilor*. Acest efect al uleiului, era cunoscut încă din antichitate: Pliniu spune că era cunoscut marinarilor din timpul său; pescarii din Bermude, se servesc din vechime de ulei pentru a calma suprafaţa apei în jurul bărcilor lor şi a putea astfel vedea mai bine peştii. In timpurile moderne, s'au făcut experienţe cu acest sistem, pentru a determina regulele de observat în diferite împrejurări. In Anglia, la Peterhead, pe un puternic vânt de larg care făcea portul aproape inaccesibil din cauza valurilor mari, s'a pompat în mare, prin tuburi sub-acquee, 60 litri de ulei: în $^1/_2$ oră, suprafaţa portului era acoperită de o pânză de ulei care potolea valurile. Alte experienţe reuşite au fost făcute de Royal National Life Boat Institution, de marina engleză, de cea franceză, etc. Uleiurile găsite cele mai eficace, au fost găsite cele *animale*: de focă, delfin, etc.; cele vegetale, deşi acceptabile, au defectul că înghiaţă la temperaturi joase; uleiurile minerale uşoare, având viscozitate redusă, sunt improprii.

S'a mai constatat că efectul calmant al uleiului e anihilat când e vorba de potolit valuri ce se sparg pe funduri joase ori în apropiere de plaje, aceasta din cauză că brizanţii nu sunt datoriţi vântului ci frecărei pe fund. Foloasele mari sunt în largul mărei.

In ce priveşte modul de răspândire al uleiului, cel mai practic, mai simplu şi cel mai la îndemână mijloc, este un sac de pânză de vele (capacit. circa 4 litri), cu câteva găuri mărunte, umplut cu stupă imbibată din abundenţă cu ulei. In Anglia s'a inventat o

grenadă, care aruncată, exploda la distanţă, şi răspândea pe apă 4 kgr. de ulei ; printr'o rachetă, s'a reuşit să se răspândească ulei până la o distanţă de 270 m. contra vântului. Uleiul nu trebue să se răspândească prea mult sub vânt, căci devine chiar periculos, prin faptul că valurile se sparg la limita zonei calme. *Uleiul trebue filat în vânt* şi cât mai mult posibil spre prova.

Die See No. 6 Mai 1933.

Remarcăm articolele asupra chiurasatelor şi asupra supremaţiei în Baltica. In general din cuprinsul tuturor articolelor se degajă un puternic naţionalism caracteristic stărilor de azi din Germania.

Buletinul Bursei Bucureşti, No. 5 Anul V, Mai 1933.

Răsăritul No. 1, 2, 3, 4, 5. Anul XV, 1933. Organ al Caselor Naţionale şi Sănătăţei Sociale, cu foarte bogate şi frumoase articole.

In No. 5, Colţul nostru" e închinat lui Jean Bart.

Revista Pompierilor No. 5, anul V, 1933 Mai, cu interesante articole şi statistici de specialitate.

Lumea nouă No. 5, Anul II.

Revista Infanteriei No. 375 anul XXXVII, 1933 Mai.

Revista Geniului No. 4, anul XVI 1933 Aprilie.

Natura No. 5, anul XXII, Mai 1933 revista pentru răspândirea ştiinţei.

Lupul de argint. No. 16 anul II Iunie 933. Organul cercetaşilor cohortei Negru-Vodă, Bucureşti.

Buletinul Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe apă, organul Regiei P. C. A. pe lângă buletinul informativ, publică regulamentul pentru traficul direct între staţiile de pe Dunăre şi porturile din Orient, siguranţa navigaţiei şi a vieţii pe apă.

Inştiinţări

S'a pus sub tipar *Codul Maritim şi Fluvial* ediţia II-a, complectată cu toate legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, cu privire la marina militară şi comercială, adnotate cu ultimele jurisprudenţe în materie de prize maritime, de transporturi maritime fluviale ca şi de abordaje. Preţul unui exemplar lei 600. Membrii Ligii Navale se bucură de un rabat de 20%. Tipărindu-se un număr limitat de exemplare d-nii membrii care doresc sus zisa lucrare pot să se înscrie la sediul L. N. R. fără a da vreun avans.

A apărut ediţia II-a din *Procedura în caz de sinistre* şi *Avarii Maritime* de *C. Tonegaru* avocat. Preţul unui exemplar lei 80.

In curând apare CÂNTEC DIN MARE versuri marine de Lt. comandor N. Cristescu.

Având în vedere scumpetea cărţilor străine, nevoile materiale şi culturale ale camarazilor, precum şi interesul de a face cunoscute cărţile bune, redacţia a hotărât procurarea lor în mod gratuit membrilor L. N. R. în schimbul recenziei ce vor trimite spre a fi publicată în revistă.

In chipul acesta ofiţerii tineri mai ales, îşi pot îmbogăţi gratuit biblioteca iar cetitorii vor fi la curent cu toate noutăţile.

Cartea dorită, se va semnala redacţiei, care o va cumpăra şi trimite şi care după recenzare va rămâne proprietatea membrului.

Cărţile, în general, trebue să aibă subiecte interesând literatura marină, pescuit, propaganda pentru viaţa de apă, etc., adică tot ceeace poate folosi scopurilor ce stau la baza L. N. R.

Lenoi Ailatan. Poezia trimisă e destul de bunişoară ca versificaţie. Nu te descuraja şi continuă în încercări.

A apărut „CARTEA DUNĂREI" de Jean Bart. Cereţi-o la sediul secţiilor L. N. R.

TARIFUL RECLAMELOR

(pentru un singur anunţ)

Spaţiul :	1/16	1/8	1/4	1/2	1 pagină
Preţul:	120	220	400	720	1280 Lei

Se primesc abonamente anuale, semestriale şi trimestriale, acordându-se următoarele rabaturi :

5% pentru un trimestru
10% pentru un semestru
15% pentru un an

Tariful *netto* conform celor de mai sus va fi următorul :

Spaţiul	*1/16*	*1/8*	*1/4*	*1/2*	*1 pagină*
		L e i			
Un număr	120	220	400	720	1280
Un trimestru	342	527	1140	2052	3648
Un semestru	648	1188	2160	3888	6912
Un an	1224	2244	4080	7344	13056

Abonamentul pe un trimestru, semestru, sau an, se înţelege pentru trei, şase sau douăsprezece inserţii. Dacă revista va apărea în mai puţine numere, se va bonifica abonaţilor cota-parte respectivă din abonamentul plătit.

Reclamele înserate pe scoarţele revistei sau în corpul revistei, se vor taxa cu tariful de mai sus majorat cu 20% pentru pagina II şi III şi cu 30% pentru pagina IV şi corpul revistei.

Articolele-reclame sau informaţiuni-reclame publicate în corpul revistei se vor taxa cu tariful de mai sus majorat cu 50%. Calculul se va face pe baza taxei celei mai mici. Fracţiunile mai mici de 1/16 se consideră 1/16 întregi. Spre ex. : Un articol-reclamă ocupând spaţiul următor : 1/2+1/4+ o fracţiune din 1/6. Se aplică la întregul spaţiu tariful pentru 1/2 pagină :

1/2 pg., la tariful de 720 per 1/2 pg.	lei 720.—
1/4 pg., la tariful de 720 per 1/2 pg.	lei 360.—
1/16 pg., la tariful de 720 per 1/2 pg.	lei 90.—
Total lei	1.170.—

Tariful aşa cum este arătat mai sus este *Tariful Public* — adică pentru clienţii direcţi — şi trebue publicat în revistă.

Condiţiunile speciale se vor acorda agenţilor plasatori şi anume :

Se admite agenţilor-plasatori de a contracta pe cont propriu abonamente anuale pentru spaţii însumând un minimum de o pagină — la tariful de pagină întreagă — ei având dreptul de a însera în spaţiile abonate anunţuri mai mici colectate de ei de la clienţii lor, cât şi anunţurile lor proprii.

La aceste abonamente anuale, li se acordă agenţilor plasatori, asupra preţurilor tarifului public, următoarele bonificări :

30% la abonamentele pentru 1 pagină sau mai mult.
35% pentru 2 pagini sau mai mult.
40% pentru 4 pagini sau mai mult.

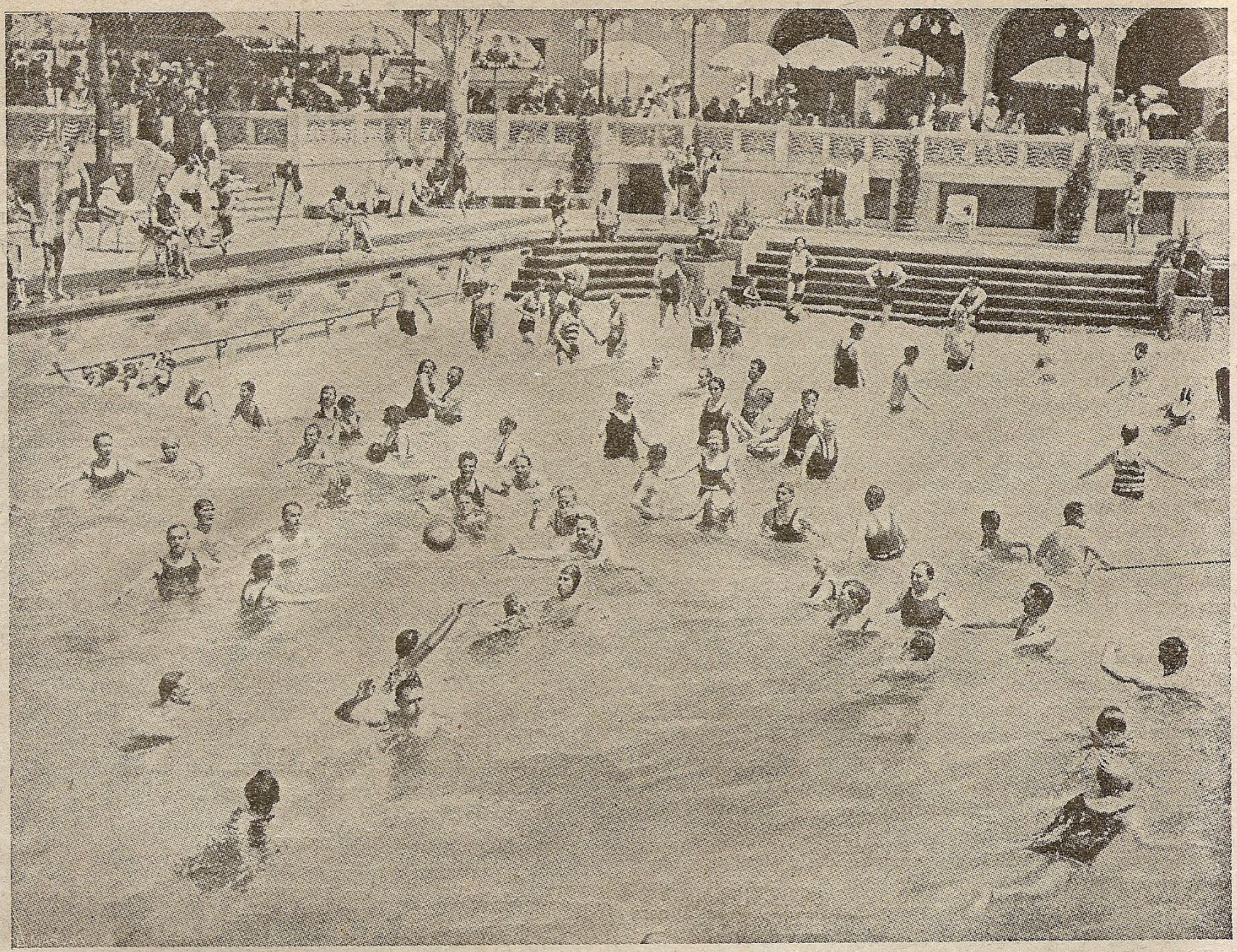
Pe baza acestor bonifcări, preţurile abonamentelor anuale pentru agenţii plasatori vor fi :

Lei 9.140. per pagină pe an, la abonamentele de 1 pagină sau mai mult.

Lei 8.487. per pagină pe an, la abonamentele de 2 pagini sau mai mult.

Lei 7.834. per pagină pe an, la abonamentele de 4 pagini sau mai mult.

Plata anunţurilor şi abonamentelor se va cere anticipat.



1) Bazinul cu Valuri „LIDO“ inzestrat cu cele mai moderne instalaţiuni de filtrare şi purificare a apei, sub controlul permanent al serviciului sanitar al capitalei.

2) Splendidele terase în plin aer şi soare, aparate de gimnastică, profesor de înnot, cabine spaţioase separate pentru Domni şi Doamne, în condiţii de higienă desăvârşită.

3) Acţiunea binefăcătoare a valurilor artificiale este analoagă cu acea a valurilor maritime; valurile determină asupra corpului vibraţiuni mecanice, deci un adevărat masaj natural hydroterapeutic, cu efecte tonice deosebite asupra organismului.

4) Baia de soare permanentă datorită expunerii terasei în condiţiuni calculate este asemănătoare cu o plajă marină.

Aceiaşi bogăţie de raze solare, acelaş aer răcoros datorită mişcării valurilor.

5) Copiii ca şi persoanele adulte ce prezintă stări de obesitate, debilitate, limfatism etc. îşi vor găsi sănătatea printr'o cură regulată la „Lido“ condusă după indicaţiile medicale prescrise.

6) Restaurantul este preluat de Casa CAPŞA. Acest nume asigură perfecţiunea consumaţiunilor şi a serviciului.

Se serveşte toate consumaţiunile de Restaurant Cofetărie şi Cafenea la preţuri obişnuite ziua, ca şi seara la dancing.

Zilnic Ceai şi Dineu Dansant.

Membrii L. N. R. au 40% reducere.

Informaţiuni de la S. M. R.

Preţurile tarifare ale biletelor de „clasă unică" sunt valabile pentru cabinele punţei inferioare. Pentru cabinele situate pe puntea superioară ; se va percepe o suprataxă de 10% şi pentru cabinele de lux, o suprataxă de 20% asupra preţurilor tarifare.

In preţurile biletelor de clasă unică ale vapoarelor ALBA IULIA, SUCEAVA şi ARDEAL, se cuprinde şi hrana.

Preţul biletelor „punte" nu cuprinde hrana care poate fi procurată în schimbul sumei de lei 120 (18 fr. frs.) pe zi. Călătorii de punte, pot obţine un pat, plătind un supliment de 50% asupra preţului tarifar.

Taxele de îmbarcare şi debarcare nu sunt cuprinse în preţurile tarifare şi trebuesc plătite separat la emiterea biletelor. Hrana nu este servită la vapor în timpul escalei vaporului la Marsilia (cap de linie).

Copiii între 4 şi 10 ani plătesc 50% din preţul biletului şi acei între 10 şi 15 ani 75% din acelaş preţ. Un singur copil sub 4 ani călătoreşte gratuit ; următorii plătesc 25% din preţul tarifar.

Familiile compuse din 3 membrii, se bucură de o reducere de 10%; familiile compuse din 4 membrii, de o reducere de 15% şi familiile compuse dela 5—10 persoane, de o reducere de 20% asupra preţului tarifar.

Artiştii şi voiajorii de comerţ, se bucură de o reducere de 30% asupra pasajului propriu zis (exclusiv hrana).

Turiştii în grupuri de cel puţin 5 persoane, se bucură de reduceri speciale. Călătorii cari cumpără bilete de dus şi de întors, se bucură de o reducere de 30% asupra preţului voiajului de întors.

Copiii, cari cumpără bilete de dus şi de întors, se bucură de o reducere 10% peste reducerea de copil menţionată mai sus.

Familiile, compuse din 3 membrii cari cumpără bilete de dus şi întors se bucură de o reducere de 40%, asupra preţului voiajului de întoarcere. Dacă familiile sunt compuse din 4 membrii sau mai mult, ele beneficiază de o reducere de 50%.

Valabilitatea biletului de întoarcere este de 90 zile dela data emisiunei biletului.

Persoanele cari cumpără bilete circulare : Constanţa-Marsilia-Constanţa, Istanbul-Marsilia-Istanbul şi Pireu-Marsilia-Pireu, beneficiază de o reducere de 40% asupra preţului tarifului de întoarcere, dacă nu întrerup călătoria.

Călătorii trebuiesc să-şi facă vizele necesare pentru intrare în ţările de destinaţie, fără de care nu sunt admişi pe vapoare.

Revizuirea bagajelor are loc atât la sosirea în portul de destinaţie,cât şi la plecarea călătorilor. Călătorii sunt obligaţi să prezinte organelor vamale bagajele de mână şi cuferile pentru revizie.

Preţul biletelor sunt supuse ca de obicei variaţiunilor, fără a fi nevoie de aviz prealabil.

Piaţa Navlurilor

De obiceiu luna Iunie e o lună de acalmie, şi anul acesta această acalmie e mult mai accentuată.

Cerealele străine în tranzit fac ca activitatea portului Brăila să nu fie cu totul redusă.

Navlurile locale la cereale se menţin relativ graţie biroului comun al agenţiilor de vapoare. Cererile de tonaj sunt destul de limitate afară de Italia unde sunt mici.

Navlurile cerealelor :

Anvers Rotterdam,	$10/_3$—$10/_6$	shil.
Hamburg	11/_	„
Porturi engleze	12/_	„
Danemarca	$12/_9$	„
Italia	38 lit.	
Sud Franţa	40 frcs.	

Cherestea :

Şi acest articol este în plin sezon mort, mai contribuind la aceasta şi concurenţa lemnului rusesc şi din Baltica.

Navlurile sunt :

Grecia l. st. 5.10 pro vagon.
Alexandria l. st. 5.— pro vagon.
Syria l. st. 6.— pro vaggon.
Sicilia l. st. 7.10 pro vagon.
Sud Franţa l. st. 7.10—8 pro vagon.

S. P.

CITIŢI:

EUROPOLIS de JEAN BART
de vânzare la toate librăriile

CARTEA DUNAREI de JEAN BART
de vânzare la librării şi sediul secţiilor L. N. R.

CANTEC DIN MARE de Lt. C-dor N. CRISTESCU
ce va apare în curând

Codul Maritim şi Fluvial de C. TONEGARU
Ed. II va apare în curând

Procedura în caz de sinistre şi avarii maritime de C. TONEGARU
Ed, II ce va apare în curând

UZINELE COMUNALE BUCUREȘTI

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

SOCIETATEA ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE

S. R. D.

AVIZ

Se aduce la cunoştinţa Onor. Publicului călător, că ITINERARIUL vapoarelor de pasageri al Soc S. R. D. în vigoare dela data de 28 MAI 1932, a fost astfel întocmit pentru ca să stabilească o

Legătură directă între C. F. R. şi vapoarele S. R. D.

şi anume:

1) Plecare din Bucureşti cu trenul acc. No. 65 la ora 13^{40} şi sosire la Galaţi la ora 19^{10} de unde vapoarele S. R. D. pleacă la ora 21^{15} spre Tulcea-Ismail-Chilia Nouă-Vâlcov.

2) La înapoere, vapoarele S. R. D. sosesc dela Vâlcov - Chilia Nouă-Ismail şi Tulcea, la Galaţi, la ora 4 dimineaţa având legătură cu trenul acc. No. 76 care pleacă la ora 5 şi soseşte la Bucureşti la ora 9^{40}.

Vapoarele soc. S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant de primul rang.

DIRECŢIUNEA

„POMPIER"

CEL MAI BUN APARAT DE STINS INCENDII

Unicul Birou de vânzare

BUCUREŞTI

Str. Carol I No. 24 — Telef. 3.2401

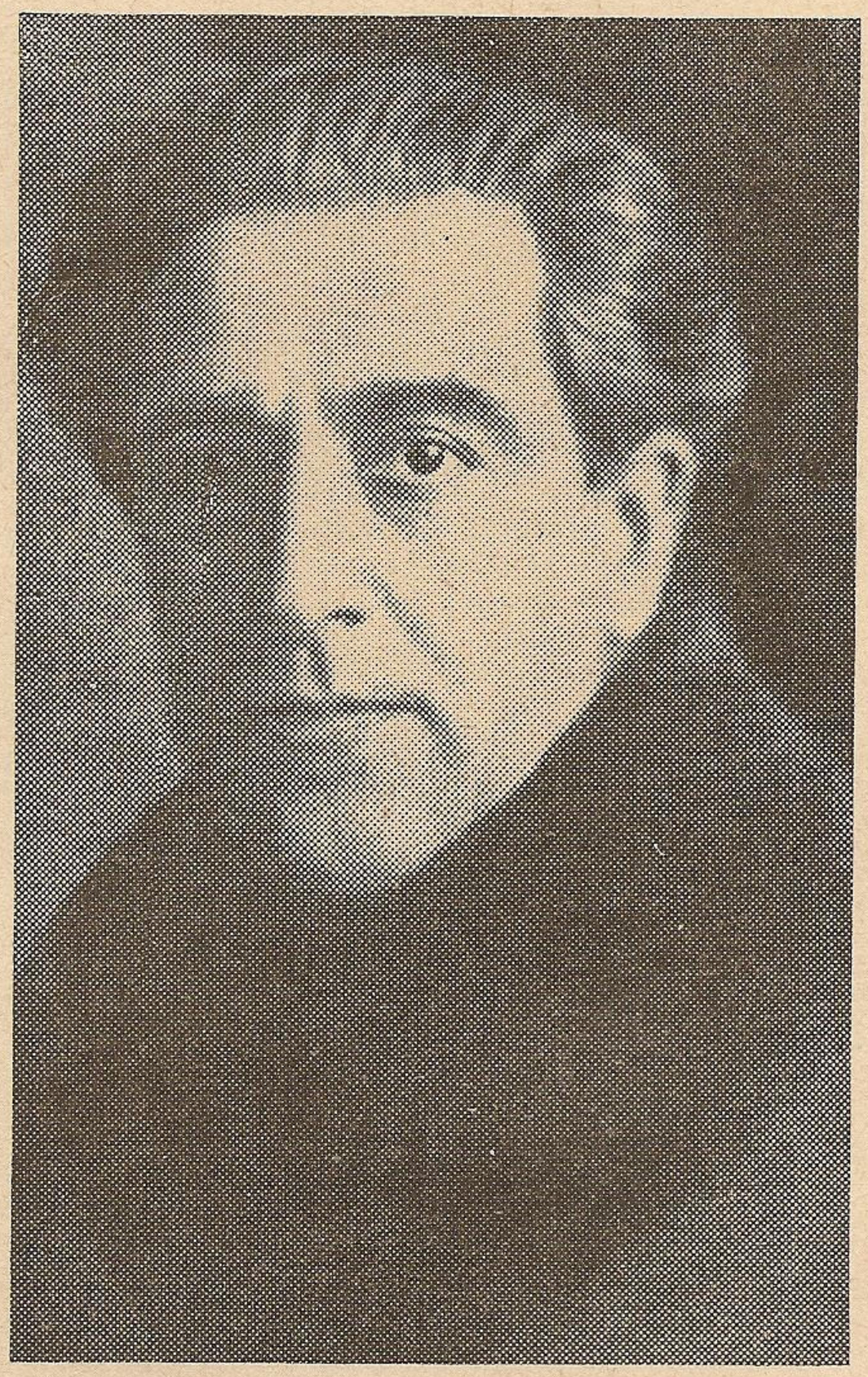
Preţul Lei 25.—

INSTITUT DE ARTE GRAFICE E. MARVAN
BUCUREŞTI, BULEVARDUL PRINCIPELE MIRCEA, 19

II/374 V

LIGA NAVALA ROMÂNĂ

LA MOARTEA LUI JEAN BART



ROMÂNIA MARITIMĂ ŞI FLUVIALĂ

SUPLIMENT LA No. 6 (IUNIE 1933)

CUVÂNTUL PRESEI şi al ADMIRATORILOR

„Universul"

Jean Bart s'a stins din viaţă eri dimineaţă în vârstă de 59 ani, departe de marea al cărei sbucium l-a zugrăvit cu atâta talent.

Fiu al generalului P. Botez, unul din eroii războiului Independenţii şi fratele de curând decedatului general Mircea Botez, după ce a terminat studiile la şcoala de fii de militari din Iaşi, a îmbrăţişat cariera armelor, către care îl îndemna spiritul militar al familiei, alegând marina care îmbinând milităria cu poezia oferea câmp larg frământărilor sale artistice.

Incă dela începutul carierii, a ştiut să câştige nu numai simpatia, dar şi dragostea camarazilor şi inferiorilor, prin firea lui împăciuitoare şi unui spirit de dragoste plin de bunătate creştinească.

După câteva călătorii pe bricul „Mircea" s'a făcut cunoscut publicului cu lucrarea *„Jurnal de bord"* care-l consacră în rândul academicienilor.

O altă lucrare, în colaborare cu prietenul şi camaradul său *N.* Kiriţescu, *„Războiul pe Dunăre"*, îl aşează în fruntea scriitorilor militari. Tot lui i-a fost dat să întemeieze *„Revista maritimă"*, prima revistă marinărească şi să conlucreze la înfăptuirea marinei de azi cu broşura de propagandă *„Bulgarii şi noi"*.

Rând pe rând, urmară lucrările de valoare: *Datorii uitate, Prinţesa Bibiţa, Peste Ocean,* romanul *Europolis* abia apărut şi *Cartea Dunării* sub tipar, de a cărei apariţie nu-i fu dat să se bucure.

Pe lângă activitatea marinărească şi literară, sufletul lui de luptător şi vederile lui largi l-au atras şi în cea socială, luptând din răsputeri pentru luminarea şi înălţarea celor mulţi şi oropsiţi, alături de alţi fruntaşi ai luptei contra întunericului. Il vedem astfel acţionând la şcolile de adulţi pentru muncitorii din porturi, întemeind primele burse ale muncii spre a salva pe muncitori din ghiarele vătafilor speculanţi. Adânc cunoscător al nevoilor celor mici, a reprezentat ţara la conferinţa păcii, la diferitele congrese internaţionale ale muncii, a ocupat postul de director general al asistenţei sociale, unde s'a remarcat ca excelent organizator.

In ultimul timp se dedicase Ligii Navale Române, al cărei suflet şi secretar general era, muncind să adune în jurul ei pe toţi cari iubesc apa şi înţeleg rostul ei în propăşirea naţională. A închis ochii cu mulţumirea că M. S. Regele a acceptat să fie preşedintele activ al L. N. R.

Această muncă pe atâtea tărâmuri l-a istovit, l-a doborât tocmai când trebuia să înceapă să se bucure de roadele ei.

Pleacă în lumea duhurilor rămânând pentru cei rămaşi ca o pildă a datoriei împlinite, a unui caracter distins şi a unui camarad care nu ştia de cât să iubească.

„Lupta"

O veste tristă ne-a parvenit azi: cunoscutul şi valorosul scriitor Jean Bart a încetat din viaţă azi noapte.

Cu moartea lui Jean Bart literatura română suferă o grea pierdere, căci dispare un scriitor de rasă, un suflet delicat şi generos, un om de inimă. Abia acum câteva zile ieşise de sub tipar ultima sa lucrare, romanul „Europolis", care a găsit ca toate lucrările lui Jean Bart, o excelentă primire în lumea cititorilor.

Fost ofiţer de marină, Jean Bart a scris, la începutul carierei literare, mai mult schiţe şi nuvele din lumea marinărească şi a porturilor, apoi şi-a lărgit cadrul, dând literaturii româneşti opere cari vor rămâne, fiind scrise c'un real talent.

„Epoca"

Ne părăseşte încă un artist din marea falangă a autenticilor scriitori. Jean Bart (Eugeniu P. Botez), originar din Iaşi, fost comandor la marină, autor a numeroase opere literare de la acel minunat „Jurnal de bord" şi până la ultimul său roman apărut zilele trecute „Europolis", şi-a dat obştescul sfârşit astă noapte.

Defunctul s'a ilustrat prin vastele sale cunoştinţe asupra problemei dunărene şi nu odată guvernul a făcut apel la luminile sale cu privire la această chestiune.

Ne-a părăsit un om de inimă şi de alese însuşiri intelectuale.

Defunctul a fost colaborator la numeroase reviste literare, iar în ultimul timp scria la „Adevărul".

Dumnezeu să-l ierte.

Jean Bart (Eugen Botez)—Omul

Un ofiţer de marină creator al Asistenţii Sociale

A murit una din personalităţile cele mai nobile ce le-a avut Ţara Românească, nobil aristocrat prin sufletul său, prin înălţimea gândirii lui, prin generozitatea inimii lui.

Despre meritele lui Jean Bart literatul am avut prilejul, noi cei dela „Adevărul" şi „Dimineaţa" să vorbim de multe ori, iar cititorii noştri îl cunosc din numeroasele frumoase articole cu subiecte de ordine socială pe care le-a publicat de zeci de ani în coloanele ziarelor.

Vreau acum, cu durerosul prilej al dispariţiei lui de veci din mijlocul nostru, să spun câteva cuvinte despre Jean Bart, omul social.

Una din cele mai interesante faţete ale personalităţii lui, este de sigur aceea care e ignorată de marele public şi de generaţia de azi, şi care totuşi e poate cea mai simpatică din toate: faţeta sa socială.

Jean Bart, ofiţerul de marină de altă dată, căpitanul de port, autor al „Jurnalului de bord" şi al epopeei Sulinei „Europolis" a fost iniţiatorul, creatorul, animatorul şi realizatorul Asistenţei sociale în România.

Până la venirea lui la ministerul muncii ca director general al *Asistenţei sociale* după război, asistenţa socială sub forma unei datorii şi funcţiuni de stat nici nu exista. Ajutorarea mulţimii suferinde şi mizere se făcea anarhic, dezordonat, empiric, risipitor şi ineficace.

Era forma primitivă, rudimentară a calităţii primitive, a *„cutiei milelor"*.

Ofiţerul de marină Jean Bart (Eugen Botez) care a cutreerat ţările şi mările, şi a avut prilejul să vadă mizeria sub toate formele dar şi ajutorul şi tămăduirea mizeriei sub toate modalităţile ştiinţifice moderne, a pus primele jaloane şi la noi, în ministerul muncii, pentru o asistenţă socială civilizată, modernă şi raţionalizată.

Lui, ex-ofiţerului de marină şi căpitan de port se datoresc acele organizaţii de puericultură şi dispensare pentru combaterea mortalităţii infantile.

Lui se datoresc orfelinatele şi internatele pentru reeducarea vagabonzilor. Lui se datoresc toate formele de organizări ale Asistenţei sociale aflate dependente astăzi de ministerul sănătăţii şi dacă multe sunt în regres vina o poartă de sigur prof. Moldovan care ajuns ministru al sănătăţii i-a aplicat şi lui *Jean Bart* articolul care limita la 57 ani capacitatea de muncă al unui funcţionar român.

Autorul lui „Europolis" creatorul „Asistenţei sociale" din Romăia fusese şi el scos la pensie la 57 ani ca să se ...întărească cadrele!

Cum se explică aceste inclinaţiuni ale sufletului ofiţerului de odinioară pentru opera de asistenţă ?

Cum se explică elanul de altruism, de generozitate şi cu vădite tendinţe spre o ideologie socialistă la un *militar* care prin educaţie, prin mediul în care a trăit, şi prin clasa socială din mijlocul căreia a ieşit era firesc să fie un om al „dreptei", al forţei, a solidarităţii cu cei de sus, cu stăpânii organizaţiei semifeudale în care a trăit ?

Explicaţia ne-o dă el însuşi într'o prefaţă pe care a scris-o (rugat fiind) la o lucrare apărută nu de mult asupra *„Istoricului mişcărilor muncitoreşti din porturile României"*.

Vom reproduce câteva pasagii din această prefaţă şi anume acelea care au un cuprins autobiografic. Le-a scris spre a explica prezenţa lui (el ofiţer de marină şi membru al Academiei Române) în fruntea unei lucrări de istorie a socialismului românesc.

După ce ne arată în linii generale cum ar trebui scrisă o istorie a socialismului românesc, şi unde ar trebui căutat embrionul acestui socialism la noi, se dă şi pe sine-însuşi ca pildă :

„In familia mea (familia generalului Botez. Nota redacţiei) *chiar, am găsit o întreagă bibliotecă de cărţi socialiste, rămasă dela un unchiu al mamei, care învăţase la Paris. Păstrez până azi un volum editat pe la 1840 :* „Etudes sur les Reformations contemporains et socialistes modernes. Saint Simon, Fourier, Robert Owen, par Louis Reymond".

„In viaţa mea de marinar, debarcat pe uscat, acum vre-o 30 de ani în urmă mi-am câştigat pâinea un timp, în slujba de căpitan de port, în Sulina, la Gura Dunărei. Slujbă modestă, dar originală în felul ei : unică prin faptul că întruneşte în aceeaşi mână puterea judiciară şi puterea executivă, adică judecător şi poliţai în cuprinsul portului.

„Mic funcţionar, o rotiţă angrenantă în marele organism social, trebuia să-mi împlinesc misiunea de păzitor al ordinei şi împărţitor al dreptăţii în acest minuscul turn al lui Babel ce e Sulina. Formaţi în cete în cap cu vătafii lor muncitorii din port se încăierau zilnic în munca portului la încărcarea vapoarelor. Impărţiţi pe naţii muncitorii formau nişte turme omeneşti, învrăjbite unele împotriva altora, care se lăsau totuşi mulse şi tunse de vătafii conducători de muncă".

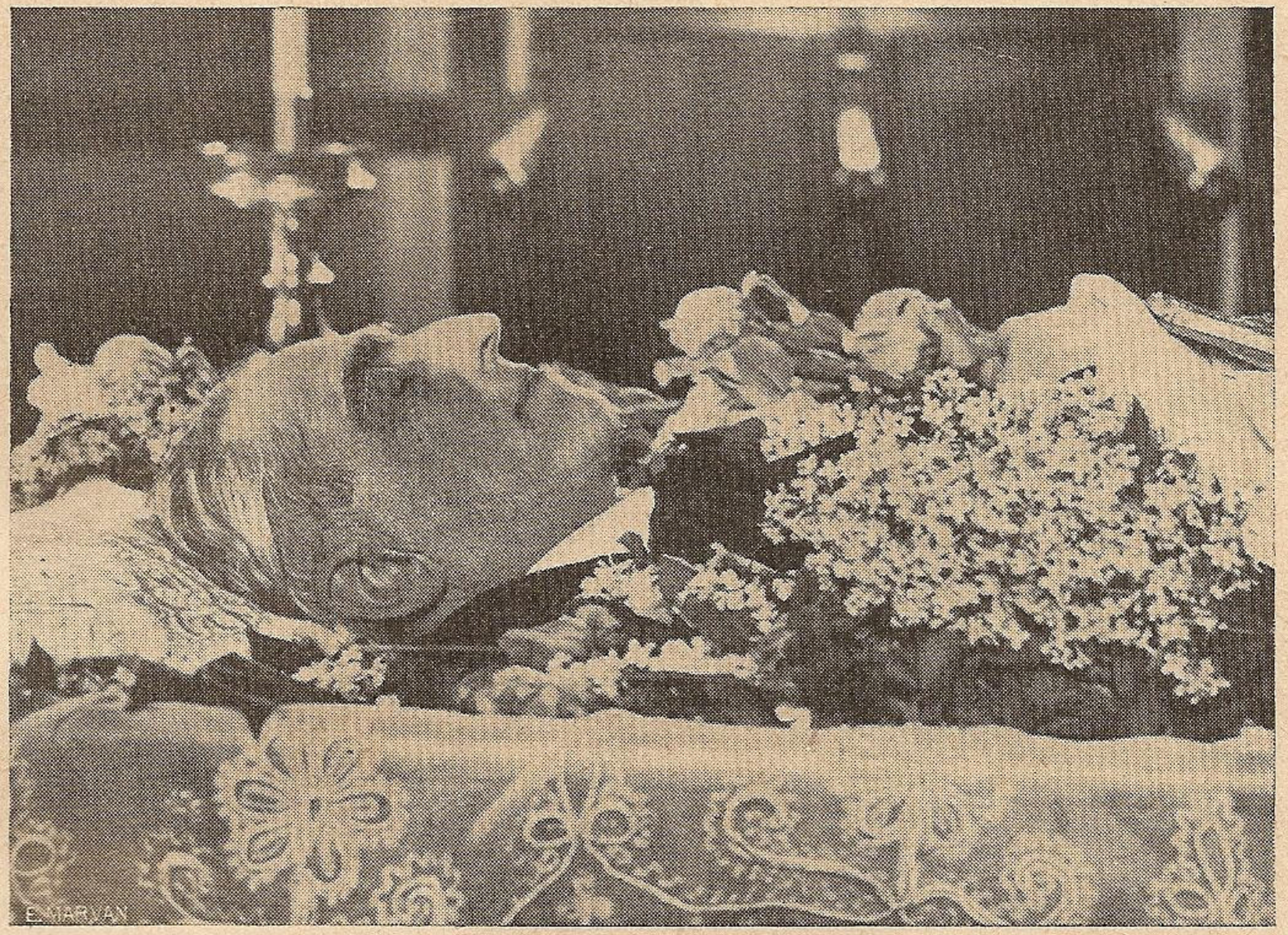
După ce descrie viaţa nenorocită a muncitorilor :

„Am sprijinit, la început, pe vătafii români împotriva străinilor. Dar, vai ! repede m'am convins că nu erau mai buni ca veneticii. Dreptul pe care-l reclamau dârji, bătându-se în pieptul lor de aramă, ca români în ţara lor, nu era decât dreptul de a specula munca celor mai slabi decât ei.

„Sub ochii mei, zilnic, se comitea cea mai odioasă specula : exploatarea omului prin om.

„O idee chinuitoare mă apăsa veşnic, ca durerea unei aspre mustrări, şi uneori un sentiment de revoltă mă încerca ; *oare nu eram şi eu părtaş la această mizerabilă jefuire a muncii omeneşti ?*

Nu avem destul spaţiu în ziar ca să reproducem această emoţionantă autobiografie. E destul să spunem că reacţiunea sufletească



Jean Bart pe catafalc.

la această „idee chinuitoare" cum o califică Jean Bart, a fost că acest căpitan de port, acest tânăr ofiţer român de marină, s'a pus pe lucru, a creat prima organizare socială de mutualitate, a introdus o organizaţie nouă profesională *cu împărţire a muncii pe baza rotaţiei.*

Şi toţi câştigau, certurile se potoliră, exploatarea vătafilor a încetat, oamenii au început a duce un traiu omenesc, civilizat.

E un sistem pe care-l preconizează economiştii *astăzi* (după ce Jean Bart l-a imaginat acum 30 de ani) contra şomajului.

Şi, în alt pasagiu al prefaţei, Jean Bart se întreabă :

„Acum când am trecut culmea şi încep să cobor drumul vieţii, privind la anii duşi, simt în melancolia vârstei şi un pic de orgoliu, clipe de intensă satisfacţie — căci a creia rămâne suprema plăcere sufletească.

Mă caut în urmă. Mă regăsesc departe. Mă judec fără părtinire, ca pe un alt om, un străin pe care-l văd agitându-se cu avân-

tul tinereţii, frământându-şi mintea, modelând planuri utopice pentru o lume mai dreaptă, mai bună, cu mistica credinţă că ideile se pot preface în fapte.

Cu ochii minţii de acum privesc în urmă şi mă întreb care era imboldul ce mă împingea pe atunci în lupta frământărilor sociale ? De ce îmi luam singur sarcina unei munci dela care nici o răsplată nu aşteptam ?

Neîncredere, acuzări, ironii şi duşmănii culegeam de pretutindeni, chiar şi dela acei cărora le făceam bine cu de-asila. Era la bază sentimentul dreptăţii. Dar de unde energia, îndârjirea, perzistenţa de a merge până la capăt ?

„Explicarea ?

„Aveam în sânge, ca mulţi din generaţia mea, inoculat din şcoală încă microbul epidemiei ce bântuise în atmosfera idealistă şi generoasă a Iaşului de acum jumătate secol.

Socialismul romantic de pe acea vreme nu avea o bază materială, era un fel de religie nouă şi neînţeleasă de generaţia de azi al cărei crez este sportul, boxul şi mărcile de automobile".

Mişcarea aceea de idei şi avânturi generoase a fost o şcoală de disciplină şi de cultură sufletească ce a lăsat urme ca o pecete neştearsă până la sfârşitul vieţii".

Şi acesta e *omul* ce a fost Jean Bart până la sfârşitul vieţii.

Dr. YGREC

Jean Bart

— Amintiri —

de TUDOR TEODORESCU-BRANIŞTE

Astăzi după amiază, a fost coborât în pământ trupul fără viaţă al scriitorului Jean Bart.

Cine a avut prilejul minunat de a-l cunoaşte, a răscumpărat astăzi dureros această mulţumire rară, fiindcă a avut să plângă nu numai pe scriitorul de mare inspiraţie, ci şi pe prietenul de înaltă distincţie.

Eu l-am cunoscut. L-am cunoscut acum doisprezece ani şi l-am preţuit ca om, după ce de atâta vreme îl preţuiam — de departe — ca scriitor. Şi nu ştiu, în clipa aceasta, dacă trebue să cinstesc mai întâiu amintirea omului sau dacă întâia vorbă de laudă se cuvine s'o închin scriitorului.

Era un om minunat. In prima clipă, prin înfăţişarea lui. Inalt, drept, spătos, cu pasul sigur, cu gestul elegant. Sub părul bogat, în care anii îşi scuturaseră puful alb de păpădie, o frunte largă şi temeinic boltită. Sprâncenele arcuite. Ochii vii, de parcă în fiecare clipă scrutau orizontul marin, ca să descifreze în hieroglifele cerului şi ale valurilor semnele tainice ale furtunei sau ale seninului. Nasul arcuit. Buzele subţiri. Obrazul mat.

Jean Bart era tipul marinarului, aşa cum şi-l închipuesc adolescenţii care visează călătorii fără sfârşit între cer şi pământ ; tipul marinarului, aşa cum îl realizează marii regizori pe ecranul cinematografului. Fără să ştii cum îl chiamă, fără să ştii cine e, — era destul să-l vezi, ca să-ţi spui :

— Desigur, e un marinar !

Il vedeai cu bastonul în mână, pe stradă. Şi ţi-se părea că-i lipseşte ceva. Ii lipsia marea, cerul, vaporul şi puntea de comandă. Profilul lui de amiral impecabil, cerea acest decor, chema aceste imagini, se încadra singur şi spontan între aceste ornamente romantice.

Sub masca aceasta rigidă, — pe care o împietrise, o crispase şi o bronzase vântul aspru al mării în lungul atâtor călătorii pe apă, — se ascundea un suflet sensibil, care vibra, cu o aristocratică reţinere, în faţa tuturor înfăţişărilor vieţii.

Dar dintre toate aceste înfăţişări, una singură îl pasiona, îl fascina, îl vrăjia : marea. Iubea marea cu o patimă fără seamăn.

L-am întâlnit vara trecută la Balcic. Era acolo şi pictorul de mare talent, Ştefan Dimitrescu, care a murit săptămâna trecută, — tot aşa de stupid, tot atât de fără vreme. Din economiile lui de om sobru, Jean Bart încropise o sută de mii de lei şi îşi cumpărase în Balcicul aşezat în etajeră, o modestă casă turcească, cu ferestrele deasupra valurilor. Acolo, îşi petrecea vacanţele. Cu cât entusiasm mi-a vorbit despre casa lui, despre posibilităţile de desvoltare ale Balcicului, despre farmecul mării ! Eram cu d-rul Lupu, prieten vechiu, prieten dela Iaşi cu Jean Bart. Vorbindu-ne, Bart îşi părăsise atitudinea lui voit reţinută, se entusiasmase, se înflăcărase şi nu mai contenia cu îndemnurile, dorind să ne convingă, să ne transmită şi nouă focul care ardea în sufletul lui.

— Trebue numaidecât — spunea Bart — să cumpăraţi o casă sau măcar un loc de casă, aici... Se vând foarte ieftin. Turcii pleacă deaici, fiindcă se face — acum — în Turcia o operă de colonizare, care-i atrage în patria lor. Plecând, îşi vând casele pe nimica toată ! Când vă hotărâţi, spuneţi-mi... Vă găsesc eu ceva bun şi cu vederea spre mare !

Apoi, cu chipul iluminat, continuă :

— Săptămâna viitoare mă duc la Varna. Se lucrează acolo, nişte bărci minunate, cu pânze, un sistem nou, cel mai nou şi mai bun sistem. Mă duc să-mi comand o barcă pentru vara viitoare, să mi-o lucreze pe îndelete şi să pot ieşi la larg....

Parcă îl văd, parcă îl aud ! In gura lui de marinar, cuvintele acestea simple : *mare, barcă, pânze, larg* — avea o rezonanţă deosebit de impresionantă. Nu ştiu dacă şi-a comandat barca aceasta, despre care ne vorbia cu atâta patimă. Poate că da. Şi poate că acum, când pe malul mării — dela Balcic la Ecrene — a înflorit câmpul şi când marea îşi pregăteşte culorile ei de vară, ca să-şi primească viligiaturiştii, — poate că barca cu pânze îşi aşteaptă, acolo, mută şi resemnată, stăpânul care nu va veni niciodată...

Omul acesta, pe care am încercat a-l zugrăvi în cuvinte — dar ce pot cuvintele în faţa vieţii şi, mai ales, în faţa vieţii care a pierit ! — omul acesta a fost unul din marii noştri scriitori. N'a aparţinut unui cenaclu. N'a avut — sau, mai precis : n'a vrut să aibă — în jurul manifestărilor lui, corul sgomotos al reclamei organizate. Aristocrat şi în scris, ca şi în viaţă, a stat deoparte, într'o impresionantă izolare.

Din izolarea aceasta au pornit câteva cărţi, cum pornesc şipotele limpezi din măreaţa singurătate a muntelui.

A fost — întâiu, — *Jurnal de bord,* un magnific imn închinat mării.

A fost — pe urmă, — *Datorii uitate,* care cuprinde nuvele dintre cele mai bune, din câte s'au scris în literatura noastră.

A fost — apoi, — *Prinţesa Bibiţa,* alt mănunchiu de nuvele alese, cizelate, şlefuite, selecţionate, ca florile — în seră.

A fost — pe urmă, — *Peste Ocean,* minunate note de călătorie din America. Viaţa sbuciumată din ţara sgârie-norilor, colţurile retrase şi pitoreşti unde trăesc românii emigraţi acolo, într'un ritm domol, — toate acestea sunt redate deopotrivă, cu umor, cu sensibilitate şi cu un adânc spirit de observaţie.

Acum o lună, Jean Bart a publicat primul lui roman : *Europolis.* Cine ar fi bănuit că primul roman va fi ultima lui carte? Viaţa pitorească a Sulinei, cu amestecul de oameni, de temperamente, de preocupări, este zugrăvită cu o măestrie de mare romancier.

Scriitor de înaltă conştiinţă profesională, Jean Bart a scris numai atunci când, cu adevărat, avea ceva de spus. A dat în vileag scrisul lui, numai atunci când s'a încredinţat că pagina — şlefuită îndelung, cu încordare de miniaturist — este, în adevăr, definitivă.

De aceia, din ceiace a scris Jean Bart, nu se poate smulge o pagină, nu se poate înlătura o frază. In grădinile bine îngrijite, bine plivite, nu există buruieni. Dar în literatură, grădinile acestea sunt mult mai rare decât în lumea grădinilor....

Personalitatea complexă a lui Jean Bart înfăţişează însă, — în afară de ceeace am spus până acum, —— şi alte laturi, care se cuvin măcar schiţate: ofiţer de marină, comandant de port, ataşat multă vreme pe lângă Comisia Europeană a Dunării, utilizat în timpul războiului în misiuni foarte delicate, — Jean Bart cunoscuse oameni mulţi şi feluriţi, trăise împrejurări interesante. Era, în această privinţă, un tezaur de amintiri. Când îmi istorisia, cu minunatul lui dar de povestitor, câte o amintire, când îmi schiţa câte un portret caracteristic — un englez din Comisia Dunărei, pe care îl cunoscuse la Sulina sau un aventurier, pe care îl întâlnise în Egipt, — îl întrebam:

— Dece n'o scrii?

Cu discreţia lui obicinuită, răspundea:

— Mai târziu! Mulţi din oamenii, despre care îţi vorbesc, trăesc încă şi n'aş putea spune în scris tot adevărul, aşa cum ţi-l povestesc d-tale între patru ochi....

Mai târziu! — zicea Jean Bart. Oamenii despre care vorbia el, trăesc — de sigur. Dar el a murit şi mâna, care trebuia să-i zugrăvească, e rece şi nemişcată.

Jean Bart a intrat în viaţă ca simpatizant socialist. A avut totuşi, o mare satisfacţie: a organizat Asistenţa Socială, în Ministerul Muncii. A realizat adică, în fapt, o fărâmă — o cât de mică fărîmă din idealul care i-a vrăjit tinereţea. Vagabonzii care îşi găsesc un adăpost; copiii nimănui, care au — de bine de rău — un azil, — toţi aceşti desmoşteniţi ai vieţii datoresc pâinea lor de fiecare zi şi patul lor de fiecare noapte lui Jean Bart.

Am încercat să schiţez chipul omului, pe care l-am înmormântat astăzi. Dar din cuvintele mele, abia se încheagă câteva linii generale: un om distins, un scriitor ales, un organizator de temei. E prea puţin, pentru ceeace a fost — în adevăr — comandorul Eugeniu Botez şi, în acelaş timp, scriitorul Jean Bart.

Când vor trece anii, din praful amintirilor, din paginele volumelor lui, din articolele lui publicate în *Adevărul*, — se va ridica —— minunată în sobrietatea ei — imaginea lui Jean Bart.

Astăzi, în urechile noastre — ale tuturora — răsună încă huruitul sinistru al bulgărilor de pământ, care cădeau peste un cosciug închis înainte de vreme. *).

Jean Bart

Moartea lui Jean Bart ne-a surprins — ca ceva năprasnic. Îl văzusem doar în redacţie, acum zece zile, sănătos — plin de planuri literare. Succesul romanului „Europolis" îl umpluse de încredere.

Şi deodată — vestea morţii. Surprinderea-i atât de mare, încât emoţia de-abia începe să se înfirpe şi să se dezvolte.

La orice ne puteam aştepta; numai la doborârea acestui om viguros — nu.

Nu ne putem deprinde cu gândul că statura lui nu va mai sta dreaptă. Nu ne vine să credem că Jean Bart a ieşit pentru totdeauna pe uşa redacţiei. Că nu-l vom mai vedea venind prietenos spre noi. Că ultimele foi dela dânsul sunt cele de pe urmă manuscrise. Dedicaţia de pe volumul „Europolis", căreia nu-i dădusem o excepţională valoare, acum are în ochii noştrii o semnificaţie aparte. Jean Bart nu-şi va mai pune semnătura pe nici un volum.

Omul care a vânturat lumea, pe dinaintea căruia au trecut multe tablouri marine şi de uscat dela Sulina şi până în munţii Americii de Nord — a coborât pleoapele peste minunatele privelişti din sufletul lui, peste fiinţe iubite, urâte, indiferente...

Un om care a gândit şi a simţit mai mult decât a lucrat. Il pierdeai pe stradă, ziua namiaza mare, în mulţime. Când te întorceai, îl găseai pironit cu ochii în sus. Nu era nimic nici pe acoperişuri, nici în cer. Numai el vedea în azur ceva răsfrânt din inima lui.

Acasă, Jean Bart putea să stea o zi întreagă pe canapea, cu ochii în tavan. N'auzea pe nimeni, nu vedea pe nimeni. Nu-ţi făcea nici impresia — că gândeşte. Părea mai mult că doarme cu ochii deschişi.

Jean Bart nu era făcut pentru activitatea exterioară. Nu putea lupta cu intriga din juru-i. Era un învins predestinat. Nu era în stare decât să prindă pe hârtie imaginile care-i trecea pe dinainte: de pe punte, prin faţa valurilor... prin lumea castorilor misterioşi sau prin munţii de cristal, străbătuţi alene de urşi greoi.

Călătorul a plecat cu minunatele-i povestiri, fixate cu un ascuţit spirit de observaţie.

Am rămas cu gândul că va trebui să ne obişnuim cu dispariţia lui. Il vom vedea culcat în sicriu, cu tălpile drepte. Vom auzi huruind bulgării pe capacul de lemn. Şi vom fi siguri că societatea noastră a pierdut, pe veci, încă un tovarăş.

Unul după altul trec atâţia scriitori buni de cealaltă parte a vieţii.

Şi 'n urma lor natura îşi desfăşoară aceleaşi grandioase tablouri, iar oamenii — privind moartea ca ceva neverosimil — îşi potrivesc mai departe aceleaşi strălucitoare micimi.... convinşi că solemnitatea funebră nu-i priveşte de loc.

M. SEVASTOS

Jean Bart

La moartea oricărui scriitor, există obiceiul să se spună — cu sau fără sinceritate — că literatura pierde întrânsul pe unul din cei mai distinşi reprezentanţi ai ei. Dar pierderea nu este reală decât în cazul când scriitorul decedat se afla în plină creaţiune literară, iar nu atunci când talentul i-a fost secat de mult.

Acum, la moartea lui Jean Bart, simţim cu adevărat o pierdere. Căci nu sunt decât câteva săptămâni de când Jean Bart, trecând dela nuvelă la roman ne-a dat o carte — „Europolis" — care nu-i numai cea mai bogată în frumuseţi din operele sale, dar este unul dintre cele mai bune romane româneşti.

Sunt numai câteva zile de când scriitorul Jean Bart, zdravăn la trup şi mereu preocupat de creaţiunile sale literare, ne-a povestit subiectul unui roman pe care trebuia să-l scrie mai târziu şi care avea să redea o dramă pe Insula Şerpilor. Tot atunci ne-a vorbit despre lucrările sale în legătură cu problemele navale şi ne-a enumerat o serie întreagă de opere ce le avea pregătite.

Iată dece literatura noastră pierde prin moartea lui Jean Bart, nu numai un nume distins care a stat în fruntea unor cărţi peste care istoricul literar nu va putea trece, dar pierde realmente o operă ce trebuia să vină şi să desăvârşească şi mai mult figura literară a lui Jean Bart.

Poet aproape liric şi mai ales poet plastic în *„Jurnal de bord"*; pătrunzător abil şi duios al psihologiei umane, pe alocuri plin de ironie şi chiar umorist în *„Datorii uitate"* şi *„Prinţesa Bibiţa"*; neîntrecut observator al peisajului cosmopolit şi al moravurilor de pretutindeni în *„Peste Ocean"*; epic în înţelesul adânc şi larg al cuvântului în *„Europolis"* — Jean Bart lasă în urma sa şi spre veşnică glorie scriitoricească, o operă împlinită, profund personală, profund umană şi cu deosebire ticluită după legile adevăratei arte. Zic: operă împlinită, deşi am arătat că Jean Bart mai

*) *Conferinţa rostită la Radio-Bucureşti, în ziua de 14 Mai.*

avea multe de spus şi îşi făgăduia să mai scrie, cu neînduplecată dorinţă de perfecţionare. Căci opera lui care rămâne este descrierea unui drum în ascensiune şi prin ea însăşi perfectă.

Cei ce l-au cunoscut şi au avut bucuria să-l asculte vorbind, vor păstra în amintire sufletul unui om discret şi distins al acelui scriitor-om cinstit faţă de propria-i conştiinţă şi care posedă marea virtute de a difuza în preajma sa distincţia-i interioară.

Scriitorii sunt lipsiţi de un camarad rar şi preţios ; iar cititorii, de acel scriitor care a dovedit cu „Europolis" că mai avea de povestit multe drame ale sufletului omenesc.

I. SEBASTIAN

A murit scriitorul Jean Bart

O veste tristă şi neaşteptată ! Scriitorul cu resurse inepuizabile şi cu avânturi tinereşti, Jean Bart, s'a stins din viaţă zilele trecute. Foştii lui camarazi din marină vor zăgăzui în sufletul lor o durere ; acei ce l'au văzut la treabă ca funcţionar superior în ministerul muncii, vor regreta că au pierdut un preţios şi distins colaborator ; iar acei ce s'au desfătat citind paginile lui literare, vor rămâne cu o duioasă amintire.

Jean Bart — pe numele lui adevărat Eugeniu Botez a fost un om de elită şi un admirabil om de inimă.

Crescut în ideile generoase ale timpului — s'a născut la 1874 în Burdujeni, — sufletul i s'a fasonat şi şi-a adoptat atitudini chiar depe vremea când purta cu demnitate uniforma ofiţerească.

Ajuns comandor, s'a retras din armată, continuând a sta totuşi în serviciul statului, nu numai ca funcţionar, — ci şi ca specialist în problemele Dunărei, pe cari le cunoştea ca nimeni altul. De aceia nu odată guvernele româneşti au făcut apel la cunoştinţele lui în această direcţie. Cu puţin înainte de moarte terminase lucrarea *„Cartea Dunărei"* care trebuia să apară la sfârşitul lunei Maiu. Acestei ultime opere, Jean Bart i-a consacrat prea multe ore de muncă şi prea mari sforţări.

Eugen Botez a fost fiul generalului Panait Botez şi din tinereţe alături de cariera militară, începe cariera publicistă şi literară căreia i-a rămas devotat până la sfârşitul vieţii.

Debutul şi l'a făcut în 1894 la „Munca literară şi ştiinţifică" de sub conducerea lui C. Popescu Azuga, scriind în acelaş timp şi la organul politic săptămânal al social-democraţiei române „Munca" iar, după aceea, la cotidianul mişcării „Lumea Nouă". A urmat apoi colaborarea la „Pagini Literare", la „Noua Revistă Română" condusă de d. Rădulescu Motru.

In anul 1901, Jean Bart tipăreşte prima lui carte intitulată *„Jurnal de bord"* — schiţe marine, operă care inaugurează un gen nou în literatura noastră. In 1906, scrie la „Curentul Nou" din Galaţi de sub direcţia d-lui H. Sanielevici, apoi începe colaborarea regulată la „Viaţa Românească", publicând nuvele şi schiţe pe care le adună în volumul *„Datorii uitate"*, apărut în anul 1918. Urmează broşura *„După douăzeci de ani"* în care apare ca nuvelist puternic şi original.

Luna trecută a apărut opera de căpetenie a scriitorului Jean Bart, romanul *„Europolis"*, mare frescă nautică şi urbană care va rămâne, fără îndoială, una din operele cele mai frumoase ale prozei noastre.

Când moare Jean Bart...

Intre *Jurnal de bord* şi *Europolis*, un răstimp de vreo treizeci de ani, se închide o întreagă viaţă literară. Inceputul şi sfârşitul lui Jean Bart. Intre ele s'au mai rânduit *Datorii uitate, Prinţesa Bibiţa* şi *Peste Ocean*. Cercul s'a închis, brusc şi brutal, cu pecetea morţii.

N'a fost un scriitor fecund, cel puţin comparaţie cu cei ce au venit după el. Făcea parte dintr'o generaţie care încă nu privea creaţia literară ca o profesiune, ci ca un oficiu sacru. Din toată viaţa lui n'a dăruit literaturii decât ceasurile când şi-a simţit sufletul absolut pur, ridicat deasupra contingenţelor cotidiane, faţă în faţă cu esenţa ideală. Restul timpului a fost om adevărat, a trăit, a muncit, a servit, a mers în ritmul vremii înainte, mereu înainte. De aceea a scris relativ puţin în domeniul ficţiunii. Trec mulţi ani de la o carte la alta. Pasiunea de-a scrie totuşi şi-o astâmpăra colaborând la ziare şi reviste despre probleme de ordin practic. Partea aceasta risipită a scrisului se poate să fie mai voluminoasă decât cealaltă. El a lăsat-o uitată în colecţiile prăfuite ale diverselor publicaţii. A marcat astfel o delimitare între cele două scrisuri. Un volum însemna la Jean Bart un eveniment interior. Ce departe suntem de deviza modernă a producţiei cu orice preţ : anul şi romanul !

Am cunoscut sufletul lui Jean Bart mult înainte de-a face cunoştinţă cu Eugeniu Botez. Firește din acel *Jurnal de bord* care anexează un domeniu încă virgin în literatura românească. Intreaga fizionomie a scriitorului până la *Europolis* se conturează acolo. Mai târziu, abia după război, când am întâlnit pe Jean Bart, am putut constata că acelaş *Jurnal de bord* definise şi fizionomia omului Eugeniu Botez. Intre imaginea pe care ţi-o alcătueşti despre un scriitor după lectura unei cărţi şi înfăţişarea lui omenească sunt decbiceiu nepotriviri decepţionante. Jean Bart a fost atât de sincer în creaţia sa literară încât elimina acest decalaj dintre operă şi om.

Viaţa l-a frământat în felurite rosturi, l-a obligat să-şi cheltuiască energiile în domenii străine de literatură, dar pasiunea lui cea mare a fost totdeauna numai literatura. De dragul ei şi în înţelesul ei a fost preocupat şi de problema mare a culturii româneşti. Biruinţa literaturii socotea că singură are să ridice aevea nivelul cultural al ţării.

Cu *Europolis* şi-a încoronat opera. S'a întors într'un fel la lumea pitorească, la atmosfera marină cu care a început. A închis el însuşi cercul activităţii sale literare, revenind de unde a plecat. Dar câtă depărtare dela *Jurnal de bord* la *Europolis !* Notaţiile simple, creionările de figuri disparate s'au închegat într'o lume vie, pâlpâitoare de culori, cuprinzătoare de o înţelepciune a vieţii. A culminat în roman în mod firesc.

Jean Bart a împlinit un gol în literatura românească.

LIVIU REBREANU

Jean Bart

Joi către seară, pe o terasă a unui edificiu din Bucureşti venise vorba, dela dansul unei fetiţe, de Jean Bart. Uitându-ne în ruinele grădinii, îngrijită călugăreşte odinioară, din spatele Arhiepiscopatului catolic, împăienjenit în perspectiva terasei, d-na Isabela Sadoveanu, ne spuse că de două zile era bolnav. Suferea de... diabet.

— Păi acum diabetul e vindecabil, fără să fi fost niciodată prea mortal... Nu ia insulină ?

— Nu se potriveşte la orice formă de diabet insulina...

Pe semne că pe când vorbeam, la câteva zeci de coţi deasupra ţiglelor şi acoperişurilor cu oameni, în casa lui dintr'un capăt al oraşului, Jean Bart intra, fără să ştim, în luntrea care pleacă din lume zilnic plină şi se întoarce seara goală, cu vâslele obosite, atârnate în apele plumburii...

Vineri, pe la prânz, ni s'a comunicat că „forma de diabet" l-a ucis într'o criză. Bietul Jean Bart ! Acum câteva zile ne-am întâlnit cu el pe stradă şi ne-a făgăduit ultima lui carte cu autograf.

N'am fi bănuit să i-o luăm înainte, scriind pentru el o pagină de carnet cu cotul pe un capac de coşciug...

Date biografice, date literare, judecăţi critice, mai au ele un rost, dacă îl vor fi având vreodată, în ceasul morţii unui om pe care l-ai cunoscut şi care ţi-a lăsat în palmă, alaltăeri strângerea unei mâini leale şi cavalereşti ?

Puţini confraţi au meritat şi vor merita mai ales de aci înainte omagiile unei aduceri aminte de discreţia, gingăşia şi rezerva evocată la necrologul lui Jean Bart, un literat fără orgolii şi fanfaronade, neturburat de otrava călimării, liniştit pe poteca lui personală, nepizmătăreţ, bun camarad cu toate vârstele, primitor în biblioteca şi inteligenţa lui, documentată la sursele contradictorii ale unităţii artistice şi intelectuale. Cu o asemenea fire de plugar în câmpul spicului secerat, Jean Bart a fost un domn şi un boer al moşiei şi breslei, reprezentând în fiinţa lui socială pe bărbatul ascendenţei rafinate, fără transpunerea mohorâtă şi altoirea, în personagiul omului supus maimuţărelei spectaculoase, a unei febre imitată din Daphinis împletit cu Raskolnicoff, jumătate Adonis şi jumătate fecioară de cinematograf. Marinarul care a scris în cabina lui de secund, trecându-i continentele şi porturile pe dinaintea lucarnei, nişte note de călătorie rămase fără continuator, a văzut rassele şi civilizaţiile, secolele risipite unele peste coastele pustii şi altele în Mările străbătute de vaporul lui, a păstrat în peisajul moral sfiala mărturiilor nedesminţite şi un tangaj al cugetării întristate moştenit dela valuri şi nisipuri. Informat ca foarte puţini literaţi, pe viu, Jean Bart n'a adus din Orient pisicile şi costumele musulmane ale lui Pierre Loti, nici haşişul, nici cocaina.

Ne amintim de un drum neuitat, făcut din întâmplare cu Jean Bart pe o distanţă de 200 kilometri cu trenul. Conversaţia lui stăpânită şi numeroasă, ajutată de o bună creştere şi de o ţinută de mare gentlemen era fermecătoare. Puternicul echilibru sufletesc, delicateţea atentă, frumuseţea cuvântului şi aromele depărtate ale unui intelect care nu stătuse inactiv şi leneş, în timpul mersului secret prin catacombele cu grădini ale ideilor, colaborau la un stil de individualitate de felul prinţilor magnifici retraşi la căruntеţe într'o mânăstire de trapişti...

Ne pare rău să întrerupem însufleţirea pe care ne-o stârneşte fostul nostru vecin de canapea din compartiment, cu gândul că el a murit.

T. ARGHEZI

Rânduri pioase

Atenţiune !... Aici Radio Bucureşti...

Şi vocea spikerului se spulberă ca o păpădie albă, pe întreg cuprinsul ţării, vestind, la ora cinci, cel mai stupid, mai absurd şi mai neaşteptat eveniment al zilei de 12 Mai 1933 — moartea lui Jean Bart — o veste care nu ne înghiaţă numai inimile, dar ne încleştează şi pumnii.

Jean Bart dispare în zodia unui cobitor semn de întrebare. Dispare ca un transatlantic, care naufragiază — te întrebi pentru ce— într'o zi de serbătoare, pe o mare calmă, sub un cer senin, cu puntea de comandă pavoazată şi în salonul de gală, plin de veselia primăvăratică a rarelor noastre clipe în viaţă, de cântec, de dans şi de ciocnet de pahare.

La fel a fost şi ultima clipă a vieţii sale. Jean Bart, s'a întâlnit cu moartea, tocmai în clipa când se credea mai ocolit de ea. Şi moartea nu i-a dat nici măcar răgaz, să se bucure până la sfârşit, de întreaga dragoste şi admiraţie, a celor care în ultimul timp, îl căutau cu sufletul deschis şi cu braţele întinse să-l felicite pentru succesul ultimului său volum: „Europolis". Jean Bart moare în cea mai frumoasă zi de sărbătoare, din calendarul activităţii lui literare. Marinarul-scriitor român, moare ca amiralul Nelson, după victoria de la Trafalgar !...

Intunericul morţii, însă, nu-i poate decât mări lumina aureolei cu care Jean Bart, scumpul nostru vagabond cântăreţ al apelor, îşi încheie viaţa lui cinstită şi opera lui literară, calmă şi luminoasă, ca şi fundul mărilor fără fund.

Scriitorii noştri, marinarii noştri, cetitorii noştri de literatură şi toţi ceilalţi prietini ai lui din viaţă — fiindcă duşmani, nu cred să fi avut, — Constanţa, Sulina, Galaţi, Brăila, Giurgiu şi nu mai ştiu care alte porturi mai mici, toată Dunărea şi Marea Neagră, toate aceste entităţi de suflet românesc, îşi coboară astăzi pavilioanele în bernă, şi îşi întorc ochii cu pietate spre cel care îşi ia bun rămas dela noi pentru totdeauna.

Fie ca zeii mărilor, să-i liniştească valurile pe care va călători de azi înainte.

ION MINULESCU

D. G. Ibrăileanu despre Jean Bart

In numărul dela 4 Mai 1919 al „Insemnărilor literare" din Iaşi, d. Ibrăileanu — sub semnătura C. V. *(care era alcătuită din iniţialele pseudonimului său din tinereţe: Cesar Vraja) a publicat următorul portret literar:*

Jean Bart are o fizionomie specială în literatura română. E unul din scriitorii noştri cei mai „occidentali", prin problemele pe care le pune şi prin felul cum priveşte şi zugrăveşte viaţa.

Jean Bart este un om subţire, el face parte dintr'o lume unde viaţa de familie este o realitate, este un om cultivat, citit, umblat prin multe medii din ţară şi străinătate. Aceasta este prima cauză a caracterului special al operei sale.

A doua cauză, căreia îi datoreşte el diferenţierea sa în literatura română, este educaţia acelui mănunchi din generaţia lui, care a format vechiul socialism român.

Socialismul de acum douăzeci-treizeci de ani, şi mai ales cel din Moldova, a fost foarte puţin o grupare politică, a fost mai ales o confrăţie morală, un curent cultural.

Socialismul însemna familiarizarea cu toate doctrinele nouă, îndrăzneţe, izvorîte din concepţia pozitivistă a secolului. Socialismul era evolutismul lui Spencer, transformismul lui Darwin, materialismul lui Moleschott, determinismul lui Taine, fatalismul istoric al lui Marx, realismul literar francez şi rusesc, fenomenalismul linguistic al lui Lambrior şi — pesimismul lui Eminescu, aşa de puţin „socialist".

Pentru un tânăr socialist din vremea aceia, era un punct de onoare să cunoască cât mai mult din toate aceste doctrine.

Un intelectual socialist trebuia să aibă lectura cât mai variată ca să nu apară cumva incult „tovarăşilor" şi lui însuşi.

Cine nu cunoştea primele principii, Capitalul, Istoria Literaturii Engleze ş. c. l. era un om pierdut.

Dar mai educative erau încă acele discuţii interminabile, începute acasă, continuate pe drumuri, prin grădini publice până târziu după miezul nopţii, până în ziua la care aducea fiecare contribuţia lui de ştiinţă şi în care se perindau, în voia asociaţiilor de idei, filozofi, economişti, poeţi, critici literari şi agitatori politici.

Mişcarea socialistă de atunci, ca plantă exotică, nu prea avea legături solide cu vreo realitate din ţară. Era cam în aer. Dar cu cât era mai în aer mai nepractică şi mai nepracticabilă, cu atâta idealitatea sa era mai pură de orice contingenţe cu interesele pământeşti. Nerealizând aproape nimic în concret, totul se reducea la construirea unor edificii ideale.

Jean Bart n'a făcut politică socialistă militantă. Dar a făcut parte din confrăţia intelectuală socialistă şi a luat pliul pentru tot-

deauna. Din cauza acestei educaţii de tinereţe, continuată şi după ce a dispărut „mişcarea" el a rămas cu singurul rezultat pozitiv al acelei mişcări: cu gustul ideilor generale şi cu obişnuinţa de a privi viaţa prin prisma lor.

Indeletnicirile sale profesionale de mai târziu, punându-l în contact cu o viaţă complicată, cum puţini scriitori români au avut ocazia să cunoască, i-au pus la dispoziţie un material bogat de observaţie pentru ilustrarea concepţiilor sale.

O bucată ca *Datorii uitate* este rară, dacă nu unică în literatura noastră. Este un roman în rezumat sau, mai degrabă, un fragment dintr'un roman social, scris cu o maturitate de observaţie şi de gândire — mai ales în partea a doua — care aduce aminte de romancierii francezi de primul rang.

In schiţele sale marine, atât de limpezi şi de o perfecţie cu adevărat clasică, în paginile serioase şi duioase intitulate *Acasă* şi *în război*, în ascuţita şi emoţionanta nuvelă *După douăzeci de ani*, în atâtea alte bucăţi, cititorul vede imediat că are afface cu un talent remarcabil, ajutat de tot ce poate da o îndelungată cultură sufletească.

In literatura română, unde atâtea talente puternice fac dureroasa impresie a unui dificit de intelectualitate şi de cultură, Jean Bart ne satisface cu echilibrul lui dintre forţa înnăscută şi însuşirile câştigate prin contactul cu gândirea vremii sale.

*

Şi acuma, eşti mereu de... quart
O, dragul meu — bun — Jean Bart!...
Căci trecând în sbor, tu *„Stixul"*
Mergi mereu în neant cu... duhul!

Colonel AL. VASILESCU-PAŞCANI

Rânduri pentru prietenul Jean Bart

de Comandor (R). N. IONESCU-JOHNSON

Către anul războiului din 1877, în Sărărie, la Iaşi, copilărea acela care mai târziu era să fie Jean Bart.

Un copil delicat, uscăţiv, tăcut şi visător, învârtind în mână umbrela de care nu se despărţea, dată de mama lui pe care o iubea: acesta este „Botez", băiatul veneratului colonel Panait Botez, comandantul regimentului 13 de căciulari.

Noi, pe strada Sărăriei, eram în mare respect faţă de militari, pentrucă strada Sărăriei, era putem spune, o stradă militară: colonelul Botez, colonelul Tarnovschi, colonelul Cocitorescu, colonelul Petrovanu, colonelul Costiescu, căpitanul Antipa, maior Baldovici, căpitanul Botez, căpitanul Moisachi, căpitanul Chiper, căpitanul Alcaz, maiorul Pruncu, generalul Cerchez şi alţii. Incât cu drept cuvânt putem spune că strada Sărăriei era o stradă militară, cu prestigiul ei.

Colonelul Panait Botez ţinea mult ca pe feciorii săi să-i facă militari. Primul, Mircea, păşise chiar în militărie. Cel mai mic, Eugen, părea mai îndărătnic, şi milităria nu-i surâdea de loc. Nu-l trăgea inima la „mustru" şi militărie. De altfel era şi mai slăbuţ.

Vremurile, greutăţile şi împrejurările au făcut totuşi minunea, şi cu toate că Eugen nu trăgea de loc a militar, iată-l într'o zi tuns chilug şi îmbrăcat în strae strâmte soldăţeşti de şcoală militară.

Chin şi mizerii nesfârşite, ore grele de instrucţie obositoare şi chinuitoare, marşuri pe călduri omorâtoare, ore de supliciu şi pline de toropeală la cursurile de algebră şi descriptivă; desenuri migăloase şi plictisitoare, în sfârşit chinul greu al vieţii de şcoală militărească, când puteai sta aşa de bine şi de liniştit la umbra brazilor de la Târgul Ocnei, — locul său de obârşie.

Zi de zi, trecură greu şi încet, până ce iată-l şi pe Botez, îmbrăcat iarăşi cu strae largi cu gulerul deschis, strae de ofiţer de marină.

Un vis realizat — şi o îndulcire a voinţii autoritare a colonelului Panait Botez, dela 13 de căciulari.

„Tot ofiţer e! Aşa i-a plăcut lui! Dar ori pe apă ori pe uscat, ofiţerul e tot ofiţer — să fie sănătos".

De aici începe viaţa liberă, viaţa de visuri şi iluzii a celui care avea să fie mai târziu Jean Bart.

Plini de speranţe ne-am îmbarcat amândoi pe bătrânul bric „Mircea", pe care atât de gingaş şi de frumos l-a cântat el mai pe urmă.

Acolo la umbra pânzelor şi în legănarea valurilor ne-am clădit castelele şi ne-am făurit viitorul.

Fiecare zi, cu toate suferinţele, ne lega tot mai mult, de aceia care ne-a subjugat şi pe mine şi pe dânsul — *Marea*.

Din vârful Dunărei, la marginea Mărei, am cutreerat cu Botez meleagurile de cari ne-am legat numele şi ne-am făurit idealul: Dunărea—Marea—Apa....

O parte din viaţa lui, a fost viaţa mea, a fost viaţa noastră, căci aproape nu era deosebire între noi. Aveam numai tinereţe, ideal şi frăţie, *eram marinari*.

Imprejurările, dela o vreme, ne-au despărţit. El, chemat în spre uscat, dar tot în legătură cu treburi marinăreşti, eu pe mări îndepărtate, cari ne despărţeau trupeşte, dar ne legau mai mult cu gândul.

Valurile vieţii — valurile lumei ca şi valurile mării au năvălit şi peste mine şi peste el, — dar voinţa şi dragostea de ale apei, tot mai mult îi cuprindea şi-i scormonea sufletul.

Sensibil şi mistic, amintirile se grămădeau unele peste altele, se amânau mereu, până ce într'o zi au început să se închege într'o întrupare aevea şi să imortalizeze tinereţea şi amintirile lui şi ale noastre ale tuturor depe atunci, mari şi mici, precum şi ale celebrului şi proslăvitului bric „Mircea", leagănul tinereţii lui maritime.

Barba Spiro, — Antonio, — Rotta — Mastela şi toţi eroii tinereţii lui marinăreşti, sunt şi vor rămâne pe veci nemuritori, imortalizaţi de talentul şi pana lui de scriitor.

Aşa s'au scurs anii frumoşi şi plini de iluzii ai tânărului marinar Eugen Botez — Jean Bart, — ca şi apa pe care el ca un fulg plutea în neştirea şi secretul lumii.

Intru târziu, când alte lumi şi alte griji au năvălit în viaţa lui, a fost furat de vremuri şi de lume şi dus la alte treburi noui. Dar şi acolo nu avea decât un gând şi o singură grije Dunărea, Marea, Apa....

Şi zi de zi, împărţindu-şi viaţa între ai lui şi ai apei, a zămislit şi aci şi acolo, înfăptuiri cari să rămână pe urma lui.

Sensibil şi gingaş scriitor marinăresc, a ştiut să pună prin pana şi talentul lui, în sufletele marinarilor, dragul apei şi dragostea de cei cari i-au dus prin locuri şi mări îndepărtate, de cari ei şi el şi-au legat viaţa.

Jean Bart a fost iubit şi stimat de cei cari l-au cunoscut.

A ştiut şi a reuşit, ca din mica noastră marină să întruchipeze un ideal şi din sufletul plugarului să facă *un suflet de marinar*.

Alături de bătrânii lui profesori, de colegi şi de marinari, cu firea lui aleasă, s'a pus în slujba marinei româneşti, pe care a iubit-o, şi pe care cu tot talentul, cunoştinţele şi puterea lui a căutat să o ridice, să o imortalizeze şi s'o scuture de neghina care încerca s'o astupe.

Mersul lui era încet, calculat şi blând, căutând să îndulcească pe cât a putut lupta dintre *uzurpători* şi *marinarii adevăraţi*.

Acum în urmă, Jean Bart, la postul de onoare la Liga Navală,

era trăsătura de unire între apă şi uscat, căutând din toate puterile şi cu tot sufletul să facă o unire a tot şi a tuturor cari simt marinăreşte, căutând să alăture *pe toţi cei ce cred în ale apei,* ca într'o zi, când ar fi fost cu putinţă, să se poată arăta lumii, ce şi cât pot face marinarii cu sufletul curat şi cinstit.

Profesorii, prietenii, colegii şi elevii lui, îndureraţi de pierderea celui ce a fost Jean Bart, îl vor slăvi purtându-i o amintire de dragoste şi respect pentru devotamentul, munca marinărească şi ridicarea prestigiului marinei noastre, pentru care Jean Bart şi-a jertfit întreaga lui viaţă.

Paginile scrise de dânsul, vor servi ca pildă de încurajare celor tineri, cari au datoria şi menirea să continue şi să complecteze pe camaradul şi profesorul lor Jean Bart, a cărui viaţă a făcut parte din însăşi viaţa Marinei noastre.

Credincios pornirei şi ideilor sale, şi-a făcut spovedania sufletului său în ultima sa scriere „Europolis", în care, în frământarea vremurilor şi a sufletelor, îşi spune crâmpee din înseşi simţirile, plăcerile şi durerile lui, precum şi din mizeriile ce a îndurat în viaţă, pentruca uşurat şi liniştit să poată fi gata de voiajul cel lung, cel fără sfârşit, de unde nimeni nu se mai întoarce căci.... cum spune el *„ţărmul se şterge în zare: o pată... un punct... un fum.... nimic".*

Aşa a trăit, a luptat şi şi-a înţeles viaţa şi rolul său, acel care a fost Eugen Botez.

Cu durerea în suflet şi cu lăcrimile în ochi, citesc ultimele lui cuvinte, scrise pe cartea ce mi-a trimis-o:

„lui Nicu, frăţească dragoste".

Cu frăţească dragoste îl acopăr şi eu, pe acel care a fost tovarăşul copilăriei mele şi prieten, mai mult de o jumătate de veac.

INMORMANTAREA LUI JEAN BART

Trista ceremonie dela cimitirul militar Bellu

In ziua de 14 Mai, înconjurat de toţi camarazii, prietenii, cunoscuţii, a avut loc înmormântarea lui Jean Bart.

Cu acest prilej s'au ţinut următoarele cuvântări:

CUVÂNTAREA D-LUI AMIRAL COANDĂ,
Vice-Preşedintele Ligii Navale Române.

Comandorul Eugen Botez, a trecut în lumea celorlalţi.

Liga Navală Română căreia i-a închinat în ultimul timp toată activitea şi sufletul său, se va resimţi de pierderea lui.

Om de o cultură desăvârşită, Jean Bart, era un poet în marea accepţie a cuvântului. Ştia să atragă, să convingă şi să înflăcăreze, pentru ideia de bine pe toţi cu care intra în contact.

Propagandist entusiast şi iubitor al mării, lucra până la istovire.

Luptând pentru propăşirea şi iubirea de patrie, el moare scriind ultima carte *„Dunărea pe înţelesul tuturor"* pe care o poseda mai bine ca ori cine. Soarta nu i-a îngăduit însă să se bucure de roadele acestei cărţi pe care d. ministru al instrucţiunii, cultelor şi artelor o recomandă cu deosebire şcoalelor secundare.

Foarte îndurerat exprim familiei regretul meu şi al tuturor colaboratorilor dela Liga Navală Română, al cărei secretar general a fost, rugând pe Dumnezeu să-i primească sufletul printre cei drepţi.

DISCURSUL D-LUI AMIRAL GAVRILESCU

In numele camarazilor lui Jean Bart, d. amiral M. Gavrilescu, a rostit următoarele:

Intristată adunare,

Moartea neaşteptată a scumpului nostru camarad şi amic, ne-a sosit năpraznic, ca un trăznet. A fost trăznetul care a frânt o pârghie de rezistenţă a L. N. R.; căci cine ar fi crezut, că ochii, figura şi făptura în care până eri scânteiau belşug de viaţă şi sănătate, se vor stinge în mod aşa de neaşteptat, în plină maturitate şi în cea mai febrilă activitate.

Dispariţia lui îndurerează pe toţi cei ce l-au cunoscut sau l-au citit, (şi cine nu l-a citit la noi în ţară pe Jean Bart?), dar, îndurerează profund, alături de familia sa, toată suflarea marinărească din întreaga ţară, îndurerează profund Liga Navală Română.

In aceste clipe de profundă durere şi jale care ne doboară, găsi-voi oare cuvinte destul de vorbitoare cari să spună cine a fost comandorul Botez, pentru Liga Navală Română, pentru marină şi marinari?

E greu!

A dispărut dintre noi, din marina naţională a ţării, din lumea literelor şi din societate, un om deosebit.

Comandorul Botez, n'a fost ca mulţi alţii un exemplar eşit din tiparul obişnuit al naturei.

In lumea şi împrejurările în cari a trăit, a fost pretutindeni şi totdeauna cineva. El era un om şi un patriot în toată puterea cuvântului. Era un caracter.

Pretutindeni în toate cercurile marinăreşti pe unde a trecut, în toate demnităţile pe cari le-a ocupat, a răspândit lumină, camaraderie, în accepţia cea mai nobilă a cuvântului, bunătate, prietenie, multă omenie şi o dragoste neţărmurită pentru tot ce era marină.

Suflet de elită, într'o continuă frământare, cu multe resurse, cu vederi largi şi idei patriotice pentru împlinirea cărora desfăşura o energie nebănuită şi o perseverenţă fără seamăn.

Caracter independent, curat la suflet, entuziast, cu o mare putere de muncă şi de o probitate exemplară.

In toate serviciile prin cari a trecut, la datorie ca şi în societate, a fost o personalitate de elită şi toate actele lui purtau pecetea caracterului şi concepţiilor sale personale.

L-am cunoscut într'o dimineaţă de August în anul 1896, când o furtună năpraznică pe Marea Neagră, gonise navele noastre de război, „Elisabeta" şi „Mircea" la adăpostul capului Caliacra. L-am găsit la bordul brikului „Mircea"; era ofiţer de quart.

Marea îl primise rău, îl chinuia, suferea, suferea acela care mai târziu avea s'o iubească, s'o slăvească şi s'o cânte până la sfârşitul vieţei.

Ceva mai târziu, deşi ofiţer foarte tânăr, îl găsim în fruntea propagandei, care se făcea atunci, cu multă trudă şi chin pentru marină prin broşuri, reviste, ziare etc.

Mai târziu în perioada de renaştere, adevărata epocă de aur a marinei, îl găsim alături de marele luptător de atunci, comandorul Demetriade, ajutându-l, cu o muncă şi o stăruinţă istovitoare de toate zilele şi cu multe şi mari riscuri, făcând posibilul şi imposibilul pentru a câştiga şi convinge, pe conducătorii ţării şi ai armatei de uscat, prin viu graiu şi prin scris, de nevoia creierei unei flote de război.

Rezultatul acestei munci uriaşe a fost, că în ziua de 15 August 1905 la Calafat, într'un mic hotel, s'a întocmit memoriu istoric pe baza căruia s'a hotărât în mod definitiv creiarea flotei de Dunăre. Comandorul Botez putea fi mândru, că a făcut parte din acea mică falangă de înfăptuitori.

Câţiva ani mai târziu, îl găsim comisar maritim la Sulina, în care calitate, s'a ocupat de aproape, în afară de chestiunile importante marinăreşti, de soarta celor mici şi umili, de hamalii din port şi din toate porturile ; datorită stăruinţelor lui, perseverente, prin presă, datorită sufletului său de multă omenie şi înţelegere a oamenilor şi lucrurilor, a reuşit să facă multă dreptate acestor obijduiţi ai soartei, a reuşit a-i face să aibă un traiu mai omenesc.

Tot pe comandorul Botez, îl găsim mai târziu, creiatorul şi organizatorul excelent al asistenţei sociale din ţară, care a dat rezultate minunate, datorită elanului său de generozitate şi grijei mari ce punea pentru cei mici şi umili.

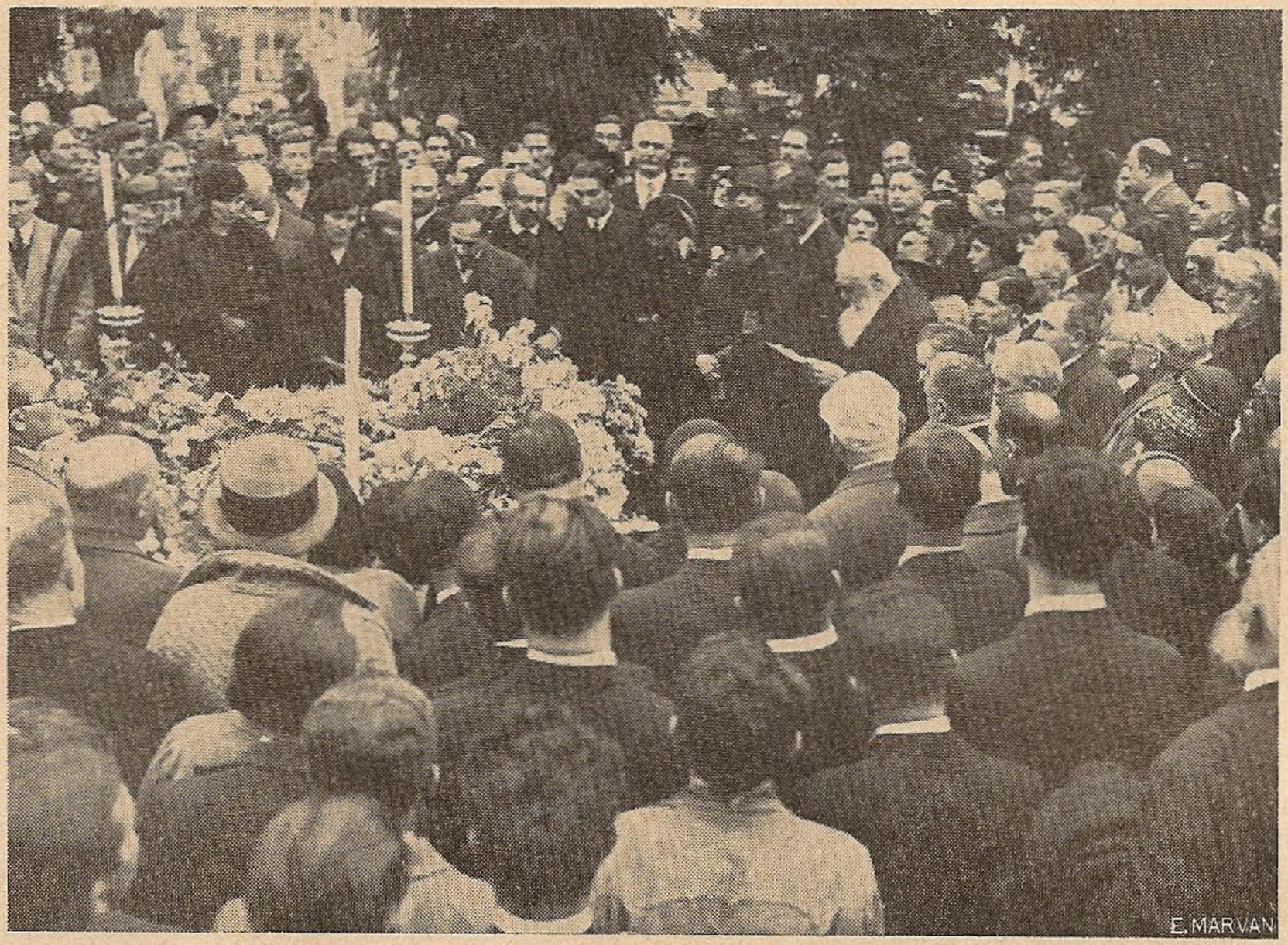
In timpul războiului mondial, îl găsim în calitate de comisar maritim la Sulina, unde datorită tactului, priceperii sale şi patriotismului său, a adus reale şi nebănuit de mari servicii Ţării.

Deşi comandorul Botez, a stat relativ puţin în rândurile active ale marinei, totuşi activitatea sa pentru marină a fost prodigioasă, iar marina a fost şi a rămas un scop al vieţei lui.

In ultimii ani se dedicase L. N. R., al cărei secretar general şi animator era. A depus o muncă fără preget, pentru a aduna pe toţi cei cari iubesc marea şi înţeleg rostul apelor în propăşirea şi economia naţională a ţării. A înfiinţat şi condus cu multă princepere şi talent Revista Ligei. Plin de resurse şi cu vederi foarte largi, preocupat continuu de marină, mare şi apele noastre, a prezentat de curând Ligii un vast program de înfăptuiri noui, foarte judicioase, cari dacă se vor realiza, Ţara şi Neamul vor trage un imens profit.

Fie, ca toate aceste calităţi, aşa de rari în vremurile de astăzi, şi cari formau personalitatea distinsă, a iubitului şi ilustrului nostru camarad, care lasă drept moştenire un nume stimat şi iubit, de toţi cei cari l-au cunoscut, fie zis, ca această moştenire, să aducă o slabă mângâiere îndureratei sale familii, copiilor săi îndureraţi, pe care i-a iubit cu o dragoste nemărginită.

Cu inimile zdrobite de durere, noi camarazii, fraţii tăi din L. N. R. constatăm imensul gol ce-l laşi în urma ta, astăzi când mai mult



D. Amiral Coandă, vice-preşedintele L. N. R. rostindu-şi cuvântarea.

Prin operile nepieritoare, pe cari le-a scris, o viaţă întreagă a cântat poezia mării cu valurile ei şi a apelor româneşti, a scris şi descris în mod duios brikul *„Mircea"* leagănul şi simbolul marinei româneşti.

Alături de *„Jurnalul de bord"* care îl consacră scriitor maritim, a făcut o lucrare de mare valoare în colaborare, *„Războiul pe Dunăre"*, urmată de altele, cari l-au dus repede la Academie. O ultimă lucrare a sa, tot asupra Dunărei e sub tipar şi va apare zilele acestea.

In întreaga sa carieră, a scris în presă nenumărate articole de propagandă pentru marină. De altfel mai toată opera sa este o continuă propagandă pentru marină şi pentru apă.

Cercetător şi cunoscător adânc al chestiunii Dunărei, a Deltei şi gingaşei chestiuni a Comisiunii Europene a Dunării (C. E. D.) a scris cu multă competinţă şi tact, studii foarte importante şi numeroase articole de ziare asupra lor.

ca oricând Liga avea nevoie de luminile tale, de destoinicia ta şi nepreţuitele tale servicii.

Şi acuma, scumpe amic, fiindcă spiritul tău pluteşte încă între noi, ascultă :

Tu, te duci în lumea drepţilor, acolo „unde nu este nici durere, nici întristare, nici suspin", iar eu te-am oprit o clipă din calea ta, ca în numele L. N. R., să-mi iau rămas bun dela tine, să te asigur, că opera ta înfăptuită şi scrisă va rămâne şi va trăi cât marina. Iţi trimit ultimul adio, scump şi nobil tovarăş de lupte şi suferinţe.

Plecarea ta, zguduie puternic Liga Navală, căci pârghia principală de rezistenţă s'a rupt.

Fii încredinţat că numele tău va trăi o veşnicie şi se va pomeni peste tot locul între noi, acolo unde va domni cinstea, demnitatea, caracterul şi omenia.

Iar pentrucă, luptele, frământările şi suferinţele ce ai îndurat o

viaţă întreagă au fost aşa de grele, rog pe Cel a tot puternic să se milostivească şi să-ţi facă ţărâna ta uşoară.

IN NUMELE MUNCITORILOR

D-l *Lazăr Maglaşu,* în numele Uniunii Muncitorilor din Porturi, spune :

Vestea morţii lui Jean Bart, răspândită mai repede ca fulgerul în toate porturile fluviale şi maritime ale ţării noastre, a zdrobit de durere inimile muncitorilor, acești umili dar harnici „hamali", pentru care a fost mai mult decât un părinte bun şi drept.

Acum 30 ani, căpitan al portului Sulina el se frământa şi se chinuia continuu pentru a găsi un sistem nou de organizare a muncii din port care să desrobească pe muncitori de sub exploatarea şi tirania vătafilor atotputernici pe acele vremuri în porturile noastre.

Culegând de pretutindeni neîncredere, acuzări, ironii şi dușmănii, Jean Bart nu a pregetat nici un moment, ci învingând toate obstacolele a reuşit să creeze prima organizaţie de mutualitate din porturi, denumită „Bursa Muncii", introducând în acelaş timp la munca portului sistemul de rotaţie.

Ceeace a imaginat el cu 30 ani în urmă, avem astăzi legiferat prin legea de organizare a muncii în porturi la înfăptuirea căreia a depus o muncă uriaşă.

In veci recunoscători, noi muncitorii din porturile României şi urmaşii noştri vom păstra în suflet neştearsă memoria omului blând, bun şi drept ce a fost Jean Bart.

Amintirea lui să rămână pentru totdeauna în sufletul clasei muncitoare din România !

CUVANTAREA D-LUI C-DOR IONESCU-JOHNSON

Blând, bun, şi neuitat prieten !

Am venit să-ţi spun la revedere.

Prietenia noastră de peste o jumătate de veac, în care ne-am împărţit tinereţea, haina, şi sărăcia, n'a putut fi distrusă de cei răi, dar a curmat-o moartea.

Fericit c'ai scăpat de răutatea lumei, pleci liniştit, că ţi-ai făcut datoria, sfânta datorie către toţi, — către Ţară, — şi către marină, care a fost însăşi viaţa ta.

Ai iubit-o şi ai ferit-o de stânci şi de primejdii, ai mândrit-o, ai slăvit-o şi ai cântat-o.

Ferice ţie !

Noi marinarii cari am mai rămas, îţi mulţumim şi-ţi vom purta recunoştinţă, pentru dânsa.

Ai fost iubit de toţi cari te-au cunoscut şi ca Eugen Botez, şi ca Jean Bart, pentru felul, bunătatea şi sufletul tău.

Noi mariinarii te-am iubit însă mai mult ca toţi, pentrucă prin talentul tău, prin pana ta măeastră, ai ştiut ca din mica noastră marină, să faci un ideal, şi din sufletul plugarului să faci un suflet de marinar.

Marinarii şi Ţara, îţi vor purta recunoştinţă.

Zi de zi, ţi-ai împărţit viaţa între ai tăi şi ale apei.

Ai zămislit şi aci şi acolo, înfăptuiri cari îţi rămân pe urmă.

Călin şi Stroe odraslele tale din viaţa cea d'intâi îşi dau mâna cu Ada, odrasla ta din viaţa de pe urmă, curmată de fatalitate... şi poate şi de răutatea omenească.

Alături de ele viaţa ta de aiure... „Mircea"... Dunărea... Marea... Apa... ca să te opreşti la... Balcic, unde îţi aleseseşi „Odihna bătrâneţelor tale", aşa cum tu spuneai, lucru care moartea nemiloasă nu ţi l-a îngăduit.

Te-ai spovedit lumii în opera ta cea din urmă, unde, în frământarea vremurilor şi a sufletelor, ţi-ai pus simţirea, durerile şi plăcerile tale, — cum şi mizeriile pe cari le-ai îndurat în viaţa ta,— pentruca uşurat şi liniştit, să poţi fi gata de voiajul cel lung în care ai plecat... de unde nimeni nu se mai întoarce...

Căci, cum spui tu, din tot, nu-i de cât : ...o pată... un punct... un fum... Nimic.

CUVANTAREA D-LUI GR. TRANCU-IAŞI.

D. Gr. Trancu-Iaşi, care n'a putut lua parte la înmormântare, a delegat pe d. avocat I. Blumen să citească următoarele :

Despărţiţi din Iaşul făuritor de visuri, de năzuinţi !...

Invăţasem acolo să cunoaştem psalmii clopotelor Mitropoliei : vestitoarele durerilor şi isbânzilor întregului neam.

Ne-am întâlnit la Galaţi.

Lângă calea vecinic călătoare a Dunării, am înălţat o piatră, eternizând pe Eminescu.

In poemul scenic — scris atunci — rosteai pe Sărmanul Dionis :

„In faptă, lumea-i visul sufletului nostru !"

Acest adevăr, purtat pe întinsul mărilor îndepărtate, l-ai adus cu tine la Ministerul Muncii şi Ocrotirilor Sociale.

Te-am chemat să mă ajuţi la împlinirea operei de asistenţă socială.

Nu însemna înstrăinare de literatură.

Era forţa creatoare, în slujba umanităţii în suferinţă.

Vântul punea o rimă în catartul prozei tale.

Sufletul dădea putere pânzelor desfăşurate spre liman.

La temelia înfăptuirii tale şi în literatură şi în asistenţă, era inima !

Se varsă bătrânul Danubiu în mare ; el pierde şi apa şi numele.

Opera ta, revărsându-se în marea eternităţii, va păstra şi geniul creiator şi talentul şi sufletul tău.

„...mai înainte... mai înainte. Mă chiamă glasuri ameţitoare.
„Unde mă duceţi, visuri deşarte ?...
„Pe câmp de ape, fără cărare".

filosofa eroul din Europolis.

Ca şi amanţii când iubesc, ca şi poeţii când înalţă imnuri, în preajma morţii, te-ai simţit mai aproape de suflet.

„Microscopice popoare, regi, oşteni şi învăţaţi,
„Ne succedem generaţii şi ne credem minunaţi.
„Muşti de-o zi pe-o lume mică, ce se măsoară cu cotul,
„Noi copii ai lumii mici,
„Facem pe pământul nostru, muşuroaie de furnici".

Nu ştiu dacă rostind acestea, ţi-ai mai întors capul înapoi spre pământ, — ca şi Neagu.

Apele s'au liniştit.

Uluiţi că ai ridicat neaşteptat ancora, încheind brusc jurnalul de bord al vieţii tale, — îndureraţi — rămânem încă pe ţărmul care se şterge în zare : o pată... un punct... un fum... nimic....

IN NUMELE LIGII NAVALE-CONSTANŢA

In numele d-lui amiral Bălănescu, preşedintele Ligii Navale — secţia Constanţa — a vorbit d. *Lt.-comandor Cristescu :*

Indurerată familie,
Intristată adunare,

D-l amiral Bălănescu, preşedintele Ligii Navale — secţiunea Constanţa — datorită unui irevocabil ordin de serviciu s'a găsit în imposibilitate de a depune ultimul său sărut pe fruntea aceluia care, fiind unul din bunii săi prieteni, a fost în acelaş timp promotorul şi sufletul Ligii Navale Române.

Cu durere în suflet, m'a delegat pe mine să îl reprezint.

Grea şi dureroasă însărcinare.

Pe noi, marinarii, moartea lui ne-a surprins şi ne-a uluit întocmai ca un „green".

Este nespus de dureros şi greu de suportat să pierzi pe cineva care ţi-a fost drag, pe care l-ai iubit şi l-ai stimat şi din a cărui activitate şi caracter te-ai încercat adeseori să-ţi faci pildă călăuzitoare ; dar, mult mai dureros şi mai greu de suportat este să pierzi în aceiaşi clipă două fiinţe, la fel de dragi, la fel de scumpe.

Această este situaţiunea noastră, a marinarilor, în faţa tristului eveniment ce ne-a adunat aci laolaltă. Pentru noi, e ca şi cum ne-am despărţi azi pentru totdeauna de două fiinţe scumpe : una, camaradul nostru, Comandorul Botez, pildă pentru noi toţi de neîngrădită iubire şi desăvârşită pricepere a meseriei noastre ; — pildă pentru noi toţi — şi chiar pentru întreaga oştire — pentru flacăra sfântă ce lumina şi încălzea altarul sufletului său ; dragostea de Neam şi de moşie strămoşească în tot cuprinsul ei, pământ şi apă.

Tot astăzi însă, în aceiaşi clipă, în acelaş loc, ne vom despărţi de acela care a fost fala carierei noastre de marinar ; de acela, ale cărui cărţi din vitrinele librăriilor, făceau să ne palpite inima de mulţumire şi mândrie.

Ne vom despărţi pentru totdeauna de *Jean Bart,* scriitorul nostru, produs al vieţii şi al sufletului nostru.

In împrejurări ca acestea — când durerea te face să ataci cu duşmănie misterioasa problemă a cauzalităţii, să vorbeşti despre Creator, întrebându-te, înecat de lacrimi : „Să fi creat oare fiinţele numai ca să le distrugă ?", în împrejurări ca acestea, cât mai puţine vorbe :

„Iată singurul adevăr — cum spune Omar Khayam : — Suntem pionii misterioasei partide de şah jucată de Dumnezeu. Ne mută, ne opreşte, ne mută iar, apoi ne aruncă unul câte unul în cutia Neantului".

Comandorul Botez, Jean Bart, a murit muncind pentru idealul ce l-a urmărit în toată viaţa sa : sădirea în sufletul poporului nostru a dragostei şi interesului pentru Mare, atât din punct de vedere al bogăţiei cât şi al apărării naţionale.

A murit scriind, rupând din sufletul său, pentru realizarea acestui ideal. A dispărut în largul eternităţii întocmai cum în finalul recentei sale opere „Europolis" un vapor se pierde în larg de zare : o pată, un punct, un fum .. nimic !

Cum de n'am avut ocazia să-i spun şi eu — cu toată diferenţa datorită vârstei — înţeleptele cuvinte din rubaiatul aceluiaşi Khayam :

„Prietene, nu mai face nici un plan pentru ziua de mâine.

Eşti sigur că vei putea sfârşi fraza pe care ai început-o ? Mâine, vom fi poate departe de acest caravanserai şi de mult asemănători acelora care au dispărut acum şapte mii de ani".

Requiescat in pace !...

IN NUMELE MINISTERULUI MUNCII.

D-l C. Stănescu, director general în ministerul muncii, a vorbit în numele acestei instituţii.

Intristată asistenţă,

Am primit din partea d-lui ministru al Muncii, Sănătăţii şi Ocrotirilor Sociale şi din a colegilor mei de minister, însărcinarea dureroasă de a spune ultimul cuvânt, plin de tristeţe, lui Eugeniu Botez.

Vestea tristă a morţii s'a răspândit fulgerător în cuprinsul ministerului, imprimând pe figurile tuturor slujitorilor acestui departament, trăsăturile unui profund regret, unei dureri.

Era reflexul instantaneu al conştiinţei că s'a pierdut un tezaur de calităţi din care izvorâse atâta bine şi din care trebuia să mai izvorască încă.

Spirit larg ca întinsul oceanelor pe care le străbătuse, un pătrunzător fără seamăn al tainelor sufleteşti şi al stărilor sociale, de o sinceritate nobilă în convingerile lui, modest ca viaţa pe care o ducea şi mai presus de toate o inimă caldă în care se reflecta în mod permanent durerile desmoşteniţilor soartei. Acesta era Eugen Botez, iar eu dacă în această tristă împrejurare, o deschid nu atât ca să-l plâng pe el, care a ştiut, graţie calităţilor ce-i inobilau sufletul, să-şi asigure admiraţia posterităţii în lumea aceasta şi fericirea eternă în cea de dincolo de mormânt, ci să plâng pe aceia cari-l pierd în plină putere de talent şi de muncă.

Căpitanul portului cu inimă caldă şi suflet plăpând de artist, auzea în vuetul valurilor mării ecoul suferinţii celor fără sprijin în viaţă şi glasul care îi poruncea să le vină în ajutor. Momentul a sosit odată cu înfiinţarea Ministerului Muncii şi al Asistenţii Sociale, când Eugen Botez în calitate de director general, cu un elan moderat numai de firea lui cumpănită a întărit fundamentul organizării asistenţei sociale în România, pe care o conduce în aceiaşi calitate până în anul 1930.

Infirmii şi bătrânii nevoiaşi, sunt aceia cari s'au impus cei dintâi grijei lui şi pentru ei a înfiinţat aşezămintele dela Râul Vadului, Răchitoasa şi Galata.

Cerşetorii şi vagabonzii erau pentru el o pată pe demnitatea unei societăţi organizate şi ei trebuiau adunaţi, îngrijiţi, reeducaţi şi redaţi societăţii înarmaţi cu moralul şi pregătirea necesară luptei pentru existenţă. Pentru aceştia a înfiinţat coloniile de muncă dela : Bobeştii Bălăceanca, Plevna, Taraclia, Brâncoveni, Şipote şi Răducăneni.

Copilul, capital social prin excelenţă, trebue salvat. Eugen Botez care vorbea cu ochii umezi de copiii orfani, de cei părăsiţi, de cei cari se desvoltau în mizerie, de marea risipă ce facem cu vieţile copiilor, s'a îngrijit de ei întemeind instituţiile pentru ocrotirea copiilor dela : Turnu Roşu, Grădiştea şi Principele Nicolae (de lângă Capitală).

Tot în scopul salvării copiilor a făcut operă de colaborare cu societăţile : Principele Mircea, Leagănul Sf. Ecaterina, Cercul gospodinelor, societatea de profilaxie a tuberculozei şi altele multe din Capitală şi provincie, dintre care multe şi-au lărgit activitatea prin filiale şi dispensare în toată ţara graţie sprijinului dat de el.

In colaborare cu o misiune engleză a înfiinţat în Capitală dispensarul româno-britanic, care a rămas un dispensar model.

A înfiinţat pentru copii colonii de vară la munte şi la mare.

Cu concursul oamenilor de specialitate a întocmit broşuri de propagandă pentru higiena copiilor şi a mamelor. Tot în acelaşi scop ca şi în scop de asistenţă a făcut uz de filme cinematografice şi de placarde pe care le-a răspândit în toată ţara.

Cu produsele coloniilor de muncă a participat la expoziţia de la Iaşi din 1923 şi mai târziu la cea dela Chişinău unde a avut cele mai frumoase aprecieri.

In 1923 a luat parte cu lucrări statistice asupra asistenţei în România la expoziţia centenarului lui Pasteur, la Strasburg, unde a obţinut „Diploma Grand Prix".

A fost primul care din spirit de dreptate a introdus încă de acum 30 ani în calitate de căpitan al portului Sulina, principiul muncei prin rotaţie care astăzi este adoptat pretutindeni când este vorba de îndulcirea suferinţei celor rămaşi fără ocupaţie.

Timp de 10 ani, până în ultimele zile ale vieţii lui, a luat parte activă în comisiunea migraţiunilor unde prin autoritatea şi vasta lui experienţă a colaborat cu rezultate fericite la rezolvarea multiplelor şi delicatelor chestiuni privitoare la politica migraţiunilor în ţara noastră.

Acesta a fost marinarul şi scriitorul Jean Bart aplicat pe terenul practic al ocrotirilor sociale şi al muncii. Tot, un suflet mare şi fecund, care rămâne prin activitatea lui un exemplu viu pentru cei cari îi vor continua opera.

In acest moment trist pentru noi, când îşi ia drumul către sferele

senine al nemuririi întovărăşit de regretul nostru profund, prezentăm greu încercatei familii, respectuoase condoleanţe iar memoriei lui cunună de admiraţie, recunoştinţă şi omagiu, legându-ne ca opera începută de el, căreia i-a pus la temelie o parte din sufletul lui nobil, să fie dusă mai departe pe drumul ce l-a visat.

Din partea celor peste 10.000 de suflete ce se găsesc astăzi sub ingrijirea instituţiilor de ocrotire socială ale ministerului, o lacrimă de recunoştinţă şi regret.

Să-i fie ţărâna uşoară şi neştearsă să-i fie amintirea.

CUVANTAREA D-LUI ION PILLAT.

Jalnică adunare,

Imi incumbă tristul privilegiu ca să aduc salutul din urmă al Societăţii Scriitorilor Români şi al Pen Clubului Românesc trupului neînsufleţit al lui Eugeniu Botez, al iubitului şi admiratului nostru Jean Bart.

O fac cu o adâncă emoţie.

Niciodată zarurile strâmbe ale morţii n'au fost mai nedrepte de cât în clipa aceasta de primăvară când a doborît neaşteptat pe acel falnic stejar — acea frumuseţe de bărbat chipeş şi înalt, care în toamna vârstei păstrase încă vitalitatea lunii lui Mai.

Jean Bart a murit în picioare, vitejeşte cum a trăit, ca un căpitan pe puntea vasului său.

Toată viaţa lui a fost o lungă navigaţie: exterioară pe mările globului terestru, interioară pe oceanul sufletului omenesc.

Acest periplu început în tinereţe ca marinar şi sfârşit prea de vreme acum la vârsta deplinei maturităţi artistice, Jean Bart l-a consemnat în tot cuprinsul preţioasei sale opere literare — adevărat „jurnal de bord" al unui suflet hărăzit pribegiilor.

Fruntaş printre făuritorii prozei române, el ne lasă o operă legată organic de chemarea mării şi a vântului din larg. Intr'o literatură de „terieni", de oameni ai gliei, ai câmpului, ai codrului şi ai muntelui strămoşesc, Jean Bart introduce întâiul, nostalgia valurilor, a brazdelor translucide, a lanurilor înspumate.

Inlocueşte ciobanul mistic al literaturii române cu omul luntrii, cu păstorul talazurilor albe.

Puţine opere se rotunjesc mai unitar, răsună mai autentic ca opera acestui scriitor de rassă.

Proza lui Jean Bart, nu e o mască străină — fie chiar de aur — placată pe trăsăturile vieţii, ci este însăşi faţa vie şi atrăgătoare a unui om cu suflet mare şi înţelegător.

Dela „Jurnalul de bord" din 1901, care inaugura la noi un gen literar — şi până la fresca desăvârşită a vieţii unui întreg oraş: Sulina, descris în romanul apărut acum câteva săptămâni, „Europolis" — această proză se modelează şi urmează desvoltarea tot mai largă a unei aceeaşi personalităţi profunde.

Intre „Jurnalul de bord" şi „Europolis" de o parte, între Dunăre şi Mare de alta, toate volumele de schiţe, de nuvele sau de impresii de călătorii ale lui Jean Bart îşi integrează armonios reuşitele tot mai depline.

Dar luptătorul, dar marinarul, deşi debarcat şi statornicit în literatură, nu pierde din vedere niciodată realităţile superioare ale vieţii şi nevoile Neamului Românesc.

Pe lângă opera lui de literatură pură atât de valoroasă, Jean Bart, ne mai lasă, ca preţioasă moştenire a cruciadei ce întreprinsese cu o stăruinţă rară la noi, două opere mari în favoarea Dunării şi a mării româneşti: una „Cartea Dunării" pentru desăvârşirea căreia şi-a jertfit ultimele puteri; cealaltă „Liga Navală" întemeiată şi purtată de suprema energie a sufletului său de vechiu marinar.

Şi acuma când, cu vântul veşniciei în pânze şi cu prova îndreptată spre marele ocean al liniştei eterne, sufletul lui Jean Bart îşi părăseşte încet ţărmul trupesc — se cade ca noi să nu-i îngreuiăm cea din urmă călătorie, ci în pioasă reculegere din portul nostru terestru, aşa cum se cuvine celor ce pleacă, să fluturăm mult timp vălul nemuritor al amintirii.

CUVANTAREA D-LUI C-dor POMPILIU GEORGESCU

Indurerată asistenţă!

Unul câte unul se duc principalii colaboratori ai Inspectoratului General al Navigaţiunei şi Porturilor şi cu dânşii se răresc rândurile vechilor cadre ale pionierilor marinei şi porturilor.

Comandorul Botez Eugeniu, care şi-a început cariera în marina regală ca sublocotenent spre a şi-o încheia la porturi ca subinspector, a fost un ofiţer şi un căpitan de port pe cât de înţelept, pe atâta de devotat porturilor şi carierei sale.

Absolvent al şcoalei fiilor de militari dela Iaşi şi absolvent al şcoalei de ofiţeri din Bucureşti, diplomat al şcoalei de aplicaţie a marinei regale, a intrat la inspectoratul general al navigaţiunei şi porturilor ca detaşat din cadrele marinei regale, încredinţându-i-se dela început postul de comisar maritim la Sulina.

In 1912 demisionând din cadrele armatei, a fost confirmat căpitan de port principal, continuând a-şi îndeplini funcţia de comisar maritim la Sulina.

In 1913 a trecut în postul de căpitan de port la Constanţa, iar la 1915 s'a reîntors la Sulina în calitate de comisar de port, unde l-a găsit războiul şi a continuat a rămâne până în 1919, înlocuind în timpul războiului şi pe căpitanul portului Comisiunei Europene a Dunărei de la Sulina.

In 1919 a fost înaintat ca subinspector cu delegaţia pentru Dunărea dela Galaţi şi gurile sale.

In 1920 a fost detaşat la Bucureşti pentru întocmirea lucrărilor Comisiunei Interaliate dela Budapesta, din care a făcut parte şi dânsul, ca delegat al Inspectoratului General al Navigaţiunei şi Porturilor până la 1921, când a demisionat definitiv dela Inspectoratul General al Porturilor.

Marinar şi militar înăscut, comandorul Botez era o figură superioară, caracteristică a acestor oameni.

In firea lui blândă şi împăciuitoare se revărsa oricând şi oriunde iubirea de aproapele lui şi îndeosebi iubirea pentru cei nevoiaşi.

El a înfiinţat în portul Sulina o casă de ajutor a muncitorilor.

Prin moartea lui Eugen Botez un colaborator convins pierde Ministerul Muncii şi Ocrotirilor Sociale căruia i-a dat toată dragostea şi experienţa pentru legea şi regulamentarea muncii în porturi.

Pe toate terenurile unde a activat a dat dovada cinstei, perseverenţei şi capacităţii sale. El moare, lăsând operile sale apreciate de toţi şi mai ales de marinari, cărora le-a imortalizat scene din viaţa de bord, descriindu-le în culori vii şi aşa de plăcute, pentru care marinarii nu-l vor uita niciodată.

Toate aceste merite ale sale le lasă moştenire familiei îndurerate iar nouă camarazilor şi subalternilor săi o veşnică şi duioasă amintire.

De aceia strânşi în jurul corpului său neînsufleţit, îl plângem cu toţii că ne-a părăsit fără a se mai întoarce.

Catargul corăbiei vieţei comandorului Botez, copleşit de munca aprigă de marinar, scriitor, de organizator şi conducător, s'a aplecat şi rupt de năprasnica furtună a morţii.

In numele Direcţiunei Generale şi Inspectoratului General al Porturilor care l-au apreciat atât de mult;

In numele camarazilor şi foştilor săi subalterni, care l-au iubit şi stimat;

In numele marinarilor comerciali pe care i-a îndrumat, i-a reprezentat şi le-a susţinut interesele lor în diferitele ocaziuni şi congrese internaţionale ;

In numele muncitorilor din porturi, pe care i-a protejat cu toată căldura şi sinceritatea ;

In numele camarazilor lui de şcoală, printre cari mă număr, care l-am iubit ca pe un adevărat frate, depun câte o lacrimă pe mormântul său, purtându-i veşnică amintire.

DISCURSUL D-LUI TUDOR TEODORESCU-BRANIŞTE

In numele ziarelor „Adevărul" şi „Dimineaţa", cărora Jean Bart le-a fost vechiu, statornic şi strălucit colaborator, — îmi revine mie dureroasa îndatorire de a rosti aci cuvântul celei din urmă despărţiri.

O moarte stupidă a doborât trupul zdravăn, care — până mai ieri — aducea cu sine, în biurourile redacţiei noastre, imaginea superbă a unui amiral, pe puntea de comandă a nu ştiu cărei flote biruitoare.

Niciodată linia unei vieţi nu s'a frânt mai brusc. Niciodată, moartea n'a lovit mai în plin.

Jean Bart a fost unul din cei mai mari meşteri, în arta grea a potrivirii cuvintelor. Din jocul delicat al nuanţelor, Jean Bart a întocmit pagini de îndelungă cizelare, în care rămân definitiv fixate poezia mării, viaţa pestriţă şi sbuciumată a porturilor, lumea de aventură şi de patimă care se înghesue în jurul marilor vapoare.

Dar Jean Bart n'a fost numai scriitorul, pe care îl ştim cu toţii. A fost şi un mare organizator. Marinarul acesta, care — în prima tinereţe — ascundea în buzunarele uniformei militare, broşurile socialiste ale lui Gherea şi Nădejde, — a avut misiunea înaltă de-a realiza cea dintâi organizare de asistenţă socială, în România de după războiu. Dacă astăzi, copiii nimănui au căminuri, dacă vagabonzii doborâţi de ani au aziluri, — ei trebue să mulţumească pentru pâinea lor de fiecare zi, pentru patul lor de fiecare noapte, — lui Jean Bart, acestui minunat vagabond care—după ce a cunoscut orizontul atâtor ţări şi vânturile tuturor mărilor — a înjghebat cea dintâi aşezare de stat pentru ajutorarea celor săraci.

In această operă, Jean Bart nu putea să nu se folosească de admirabilul instrument de propagandă, care este presa. In colecţiile „Adevărului" şi „Dimineţii" stau, astăzi — închise sute şi sute de articole ale lui Bart. Despre o carte interesantă, despre o problemă la ordinea zilei, despre cutare eveniment din trecut şi — mai ales— despre problemele în legătură cu marea, Jean Bart îşi aducea, de fiecare dată, articolul lui gândit cu temeinicie, scris cu sinceritate şi şlefuit cu marea îndemânare a artistului de valoare.

Opera lui de ziarist este tot aşa de preţioasă ca şi opera lui de nuvelist şi de romancier.

Noi cei dela „Adevărul" şi „Dimineaţa", care am avut cinstea de a-l avea între noi, — camarad de mare distincţie sufletească şi colaborator nepreţuit, — aducem la căpătâiul acestui sicriu expresiunea unei dureri pentru care cuvintele sunt prea puţine şi prea mici.

Omagiul asociaţiei surdo-muţilor

Moartea lui Jean Bart a produs o impresie profundă în rândurile Surdo-Muţilor, cari au cunoscut pe acest om atât de generos, încă de pe când era Director General la Ministerul Muncii, şi căruia asociaţia îi datorează existenţa, care astăzi este asigurată.

El va rămâne deapururi în memoria noastră pentru binele ce ne-a făcut, ca membru de onoare, ajutând intereselor noastre, celor oropsiţi de soartă, pentru care asociaţia îi păstrează recunoştinţă veşnică.

Dumnezeu să erte pe acest mare suflet de om, care va rămâne deapururi nemuritor în sufletele noastre.

Cuvântarea d-lui general Negreanu

Din partea *Centralei Caselor Naţionale,* a vorbit *d. general N. Negreanu,* cunoscut şi în publicistică sub pseudonimul *Scarlat Preajbă* :.

Multă vreme nu s'a ştiut, de multă lume, că *Jean Bart,* scriitorul, cugetătorul, omul de gust artistic, este unul şi acelaş cu *Eugen Botez,* omul de acţiune, omul de inimă, omul generos şi săritor la orice chemare de bine obştesc.

Toate scrierile lui, din tinereţe, începând cu acel *Jurnal de bord,* şi până mai încoa, cu *Datorii uitate, Prinţesa Bibiţa, Peste Ocean,* — au fost semnate cu acel pseudonim *Jean Bart,* împrumutat dela renumitul marinar francez cu acelaş nume.

Această apariţie, în viaţa pe care avea să o înfrunte, făţiş şi brav, îl arată, pe *Eugen Botez,* ca pe un om de o rară modestie şi caracter de elită, descătuşat de orice vanitate şi prezumţie.

Tocmai de curând, în ultima lui operă, *Europolis,* născută din pana lui de muncă, în nopţi şi zile întregi de ani, şi de năzuinţă întru desăvârşirea scriitorului, — poartă deasupra coperţii cu titlul cărţii, alături de numele cunoscut în literatura noastră, *Jean Bart* şi acel nume adevărat *Eugen Botez,* aşezat timid şi discret, parcă înfurişat ca o mustrare.

Sarcina situării lui *Jean Bart,* ca scriitor în istoria literaturii româneşti, cade pe seama altora.

Deasemenea, contribuţia lui ca marinar, convins şi împlinit, până în firele pletelor lui argintii, ce-i împodobeau figura lui expresivă, — e lăsată pentru camarazii lui care l-au cunoscut, deaproape, în largul nesfârşitelor ape neastâmpărate.

Munca depusă în câmpul asistenţei sociale, cu acele şcoli şi internate de ucenici, sau cu acele azile de adăpostire a nevoiaşilor şi a urgisiţilor soartei, — pe care *Jean Bart* le-a îndrumat şi le-a impulsionat, cândva, — rămâne mărturie a sufletului lui nobil, generos şi cald. Suflet de dăruire.

Puţini vor fi cunoscând că *Jean Bart* a fost un activ colaborator al Caselor Naţionale.

Făcând parte din comitetul de sfătuitori al acestui aşezământ cultural, a dat un concurs nepreţuit, comitetului central, timp de mai mulţi ani de zile.

Ideile lui, limpezi, redate într'o formă simplă, concisă şi concludentă, duceau drept la ţintă.

Iubitor şi susţinător al culturii în massele populare, găsea cărările cele mai drepte de mers la ţintă.

In graiul lui dulceag, moldovenesc, cu gesturi în acord cu ceeace el susţinea, — vorbeau până şi ochii-i mari de visător, — convingea, fără de frază întortochiată, — că, dintr'o dată, aducea lumină în cele mai complicate probleme sociale-culturale.

Asculta mult, pe toţi cei dimprejur, cu o răbdare demnă de admirat; iar, către capătul discuţiunilor, arunca o fâşie, concentrată, de raze calde şi luminoase, în rostirea-i, aci blajină, aci subliniată cu tonalitate colorată şi animată, — că cuvintele-i mergeau drept la inima ascultătorilor.

Când se apela la el, ca să meargă pentru propaganda culturală a Caselor Naţionale, în orice parte a ţării, cât de departe ar fi fost oraşul sau satul, — *Jean Bart* pleca, pe orice vreme,, şi era la timp, acolo, la locul ales de comitet. Atunci, pornea, fără zgomot, ca cel mai umil supus, ca un adevărat apostol, ca un trimis al unor vremuri, mai bune, ce are să vină, — fiind adânc convins că poporul are nevoe de cât mai multe învăţături şi îndemnuri bune. Vorba lui, de povestitor cuminte şi înţelept, vorbă

de om aşezat, era primită şi ascultată cu sete rară. Era ca o alifie vindecătoare pentru sufletele dornice de sfaturi şi de poveţe frumoase. Alteori citea din operile lui. Ascultătorii îi sorbeau rostirea. Il cereau. Il mai vreau. Il doreau să-l mai aibă în mijlocul lor. Să nu plece. Să nu-i părăsească.

Jean Bart a fost un cuvântător dinadins înzestrat şi potrivit pentru marea mulţime, pentru acei nevoiaşi anonimi, care veşnic, — ca valurile Mării fără de sfârşit — au nevoe să se lămurească, să se împlinească, să umple goluri şi scăderi, de o nivelare culturală, la care năzuesc să fie, cândva, toate straturile noastre sociale.

El a fost un încercător iscusit pentru nivelarea culturii în ţara noastră. Şi pe unde mergea el şi răspândea *mana* cea hrănitoare pentru suflete şi raza cea caldă şi luminoasă pentru minţi, — în totdeauna lăsa împlinire, îndestulare, mulţumire.

Astfel, cu aceste calităţi înzestrat, s'a folosit instituţia Caselo Naţionale de apostolatul lui Jean Bart, oridecâteori a avut nevoe de el.

Plecând din mijlocul nostru, lasă un gol de durere. Ne va lipsi. Căci ne doare părăsirea lui.

Locul ocupat de el, va rămâne văduvit. Calda-i răsuflare, simţită prin rostirea lui de argint curat, deacum înainte ne va apleca frunţile îngândurate, ne va duce privirile înspre căutarea lui.

Şi nu-l vom mai regăsi printre noi.

Căci ni s'a fost smuls prea de timpuriu. Când încă mai simţeam nevoia să-l mai avem.

Doar împlinirile lui *Jean Bart,* la opera Caselor Naţionale — ne stăpânesc, — dar şi ne înghiaţă acum în ceasul supremei despărţiri, în faţa morţii lui fizice.

Căci tot ce a durat el, va rămâne, — ca şi opera-i scrisă.

Nedumeriţi de enigma morţii, — încercând să trimitem îndemnuri duioase pentru întărirea inimelor scumpilor lui, — ne plecăm, îndureraţi, înaintea trupului rece, care ne părăseşte pentru totdeauna.

Rezumatul cuvântării ţinută de D-l Ştefan Şoimescu

Intristată adunare, fraţi buni creştini,

Pe acela care n'a rămas niciodată rece în faţa intenţiilor frumoase a realizărilor oneste şi a atitudinilor generoase, a sentimentului sincer, îl vedeţi acum pentru prima dată rece în faţa D-Voastră. E sărutul rece al morţei care înghiaţă viaţa, dar când el se depune pe fruntea unui om drept şi bun, majestatea morţii face din ea simbolul conştiinţelor mari cari au mers totdeauna pe o aceiaşi unică cale.

Coincidenţă bizară şi crudă, comandorul Eugeniu Botez, scriitorul şi cugetătorul Jean Bart urma azi la aceiaşi oră, în momentul de faţă, să fie sărbătorit ca membru în consiliul de conducere al „Asociaţiei Publiciştilor Români", pe care, îndurerat, o reprezint aici. Viaţa are căi diferite pentru proectele noastre şi sărbătorirea anuală a A. P. R.-eului, e cernită de această ireparabilă dispariţie.

„Asociaţia Publiciştilor Români" care îşi are ideologia şi cultul ei, salută, alegând în comitet pe Jean Bart, pe omul cunoscător a trei nemuriri : nemurirea talentului care înnobilând condeiul revarsă cu generozitate frumosul asupra viitorimii, nemurirea virtuţii care integrează în ordinea morală talentele şi nemurirea conştiinţei de bun creştin care la şovăelile ştiinţii răspunde cu puterea neprihănită a unui crez.

Dintr'o veche familie boerească, fiu de general şi boer în toate acţiunile lui şi-a ales viaţa sbuciumată a marinarului însemnând pe ultima ei filă, că şi viaţa e un port spre un ocean cu adâncul secret pentru care nu ne pregătesc de cât idealurile cărora o închinăm.

Fiu de militar şi militar el însuşi, a unit în cariera sa ceeace întruchipează militarul şi naţionalistul gata oricând să-şi jertfească viaţa pentru ţară, cu toate năzuinţele omului legat prin mila şi dragostea creştină de întreaga umanitate.

Fie-i ţărâna uşoară.

Cuvinte rostite la adunarea Ligii Navale Române (secţia Constanţa) în ziua de 4 Iunie 1933

DOMNILOR,

Ne despart 20 zile de clipa în care neuitatul nostru camarad, Comandor Eugen Botez, prieten şi membru preţios al Ligei Navale Române, a fost răpit de o moarte prematură din mijlocul nostru.

Găsesc un prilej la această adunare a membrilor Secţiei L. N. R. Constanţa, să exprim câteva cuvinte de pios omagiu pentru memoria Comandorului Botez Eugen, sau scriitorului aşa de cunoscut în literatura română sub numele de Jean Bart.

Jean Bart a fost o puternică forţă spirituală a Marinei noastre.

Cu gândirea lui vioaie, cu însuşirile deosebite de talentat scriitor maritim, a îmbrăţişat toate domeniile activităţii marineşti. A prins cu ochiul lui de artist scenele vieţii de bord şi le-a sculptat într'o frescă neperitoare în scrierea sa *Jurnal de bord.* A cercetat operaţiunile navale pe Dunăre şi în scrierea *Războiul pe Dunăre* a fixat primele învăţăminte din luptele navale fluviale, arătând o stăruitoare dorinţă ca să se desvolte o legătură cât mai strânsă între forţele navale fluviale şi unităţile armatei de uscat.

In câmpul cercetărilor marineşti, s'a ataşat profund de istoria politică şi diplomatică a Dunării. Multe din sugestiunile lui au fost folosite de conducătorii şi specialiştii noştri însărcinaţi cu soluţionarea problemelor Dunării în forurile internaţionale.

A iubit Dunărea pentru că o cunoştea în toată puternica ei frământare istorică şi o considera ca un dar al naturii şi al providenţei în aşezarea noastră geografică.

Noi urmaşii Dacilor trebue să reînviem *Cultul Dunării* spunea el.

In ultimul său roman *Europolis* unde se vede toată puterea de creaţiune a lui Jean Bart, el face descrierea pitorească a Deltei, el reuşeşte să redea adevărata atmosferă a Sulinei şi gurilor Dunării cu toate particularităţile vieţii şi instituţiunilor locale.

O pagină nepieritoare a operii lui Jean Bart este desigur : *Viaţa unei corăbii româneşti.* Este viaţa lui Mircea bătrâna noastră Navă-Şcoală cu pânze, făşia de suflet românesc, care a cutreerat mările 40 ani, purtând faima pavilionului românesc până în cele mai depărtate porturi ale Mării Nordului, Nava-Şcoală care a format pe bordul său pe primii navigatori români de mare.

Jean Bart a desfăşurat în ultimul timp o activitate neobosită ca Secretar General al Ligei Navale Române. El a înfiinţat şi condus în mod neîntrecut *Revista Ligei Navale Române,* revistă foarte apreciată în arena publicistică română.

Jean Bart a făurit credinţe tari în destoinicia marinarilor noştri, el a căutat să aprindă în sufletul fiecărui român scânteia iubirei de mare. La radio, în întreaga ţară, prin conferinţe, în cuprinsul revistei, în toate scrierile sale a fost călăuza gândirii româneşti în tainele Dunării şi ale mării.

Pare că-l aud spunând în faţa mării cuvintele unui mare ministru francez: *Iubiţi marea, ea ascunde grele sforţări, ea deschide câmpuri mari de acţiune. Ea descătuşează gândirea, procură vii emoţii, dar şi cele mai nobile bucurii. Iubiţi marea pentru ţara voastră. Ea îi dă mărirea şi puterea.*

Acestea erau şi credinţele sufleteşti ale lui Jean Bart pe care le-a infiltrat în mintea şi sufletul fiecărui român.

M'au apropiat de el puternice afinităţi sufleteşti, strânse legături de prietenie şi planuri de luptă comună pentru propaganda Ligei Navale Române.

De la el folosesc sugestiunea de a înfiinţa un mic muzeu al Marinei în localul Ligei Navale din Constanţa.

Portretul lui Jean Bart va avea locul de cinste în localul Secţiunii noastre.

Evocând aceste scurte clipe din opera nepieritoare a lui Jean Bart, fost membru corespondent al Academiei Române, vă rog să păstrăm un moment de reculegere în memoria iubitului nostru prieten şi camarad, spunându-i să-i fie amintirea veşnică.

Contra Amiral, BĂLĂNESCU I.

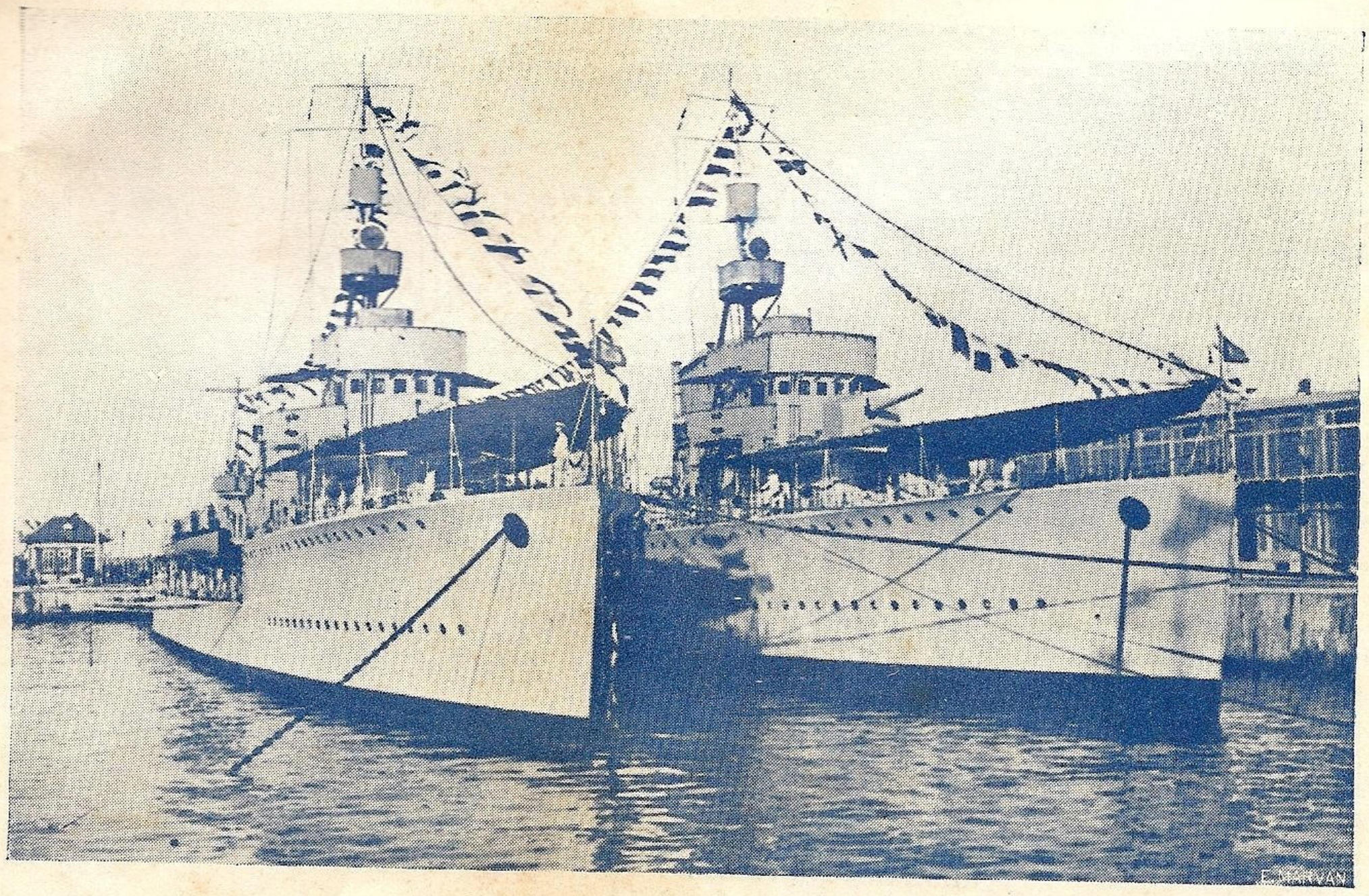
LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ
Filiala Constanța
BIBLIOTECĂ
Nr. C.1

ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ

REVISTA LIGEI NAVALE ROMANE PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Anul II, No. 7-8 Iulie-August 1933

Cuprinde articole, informatii și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice.



Distrugătoarele „Regele Ferdinand“ și „Regina Maria“

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă...“

(M. COGALNICEANU)

CUPRINSUL:

In Memoriam . . . . . L. N. R.
15 August . . . . . Delamare
Cum s'a serbat „Ziua Apelor" . . . . . L. N. R.
Ziua Mării în Polonia . . . . . Delamare
Educaţia profesională pe navele-Şcoală
Cpt. C-dor (R) E. Oprişanu
S. O. S. . . . . . Ing. V. Mendl
Vocabular Nautic . . . . . L. N. R.
Din dreptul maritim . . . . . D. G. L. Longinescu
Indatoririle Comandantului . . . . . Av. C. Tonegaru
Momentele care au favorizat nimicirea peştilor în apele de munte . . . . . Dr. Z. Popovici
Despre arborele helicei . . . . . Ing. N. Caranfil
Un sport de apă luat dela Polinesieni şi Chinezi Ap. D. Culea
Nu vă înecaţi . . . . . Dr. E. Petrescu
Mastela . . . . . Jean Bart
Mastela detectiv . . . . . Delamare
Memoriu de război şi revoluţie . . . Cpt. (R) Zagoreanski K.
La uscat . . . . . Locot. R. Klein
Lt. C-dor Darian D-tru . . . . . Mirth

Cronica: Proectul unui adăpost pentru ambarcaţiuni de pescari şi de plăcere, Construcţiile navale în 1932, Secretul înnotătorilor Japonezi, Organizarea interbalcanică a Marinei Comerciale.

Recenzie, Bibliografie, Informaţiuni, Cronică sportivă, Revista revistelor, Reclame.

Redactorul Comandor (R) A. NEGULESCU (Delamare)
Secretarul Lt. MIRCEA THEOHARI
Administratorul Revistei: Comandor (R) G. MUNTEANU

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 800
Pentru şcoli, căzărmi . . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . „ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării . . . . . „ 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc de drept revista, în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei.

La cel puţin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.
Pentru străinătate preţul dublu.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)
Telefon 367/98
BUCUREŞTI

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE PE 1933

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% „ 50% „ „
N. F. R.: 25% „ 50% „ „

BASINURI ŞI LACURI

LIDO, *Bulevardul Brătianu*: **40%**
CIŞMIGIU, 25% pentru bărci

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand*: **10%**
UNION *Str. Ar. Briand, 6,* **10%**

RESTAURANTE, BERĂRII

MONTE CARLO Cişmigiu 15%
RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* **10%**
HALA DE BERE N. POPIŞTEANU, *Poincare 30,* **10%**

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25,* **10%**

FARMACII

FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5* **5% specialităţi, 25% reţete medic.**

MATERIALE ELECTRICE

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* **10%**

CROITORI

H. AUSLÄNDER *Regală 14,* **10%**

MAGAZINE

„PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* **10%**
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdnn, 41,* **5%**

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8,* **10%**

CONSTANŢA

FOTOGRAFI

FOTO PÀSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare,* **10%**

IAŞI

HOTELURI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramlău şi C. Apostolide. *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* **20%**

Membrii trebue să prezinte carnetele vizate pe 1933. — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N. R.

INFORMAŢIUNI DE LA S. M. R.

Preţurile tarifare ale biletelor de „clasa unică" sunt valabile pentru cabinele punţei inferioare. Pentru cabinele situate pe punţea superioară; se va percepe o suprataxă de 10% şi pentru cabinele de lux, o suprataxă de 20% asupra preţurilor tarifare.

In preţurile biletelor de clasă unică ale vapoarelor ALBA IULIA, SUCEAVA şi ARDEAL, se cuprinde şi hrana.

Preţul biletelor „punte" nu cuprinde hrana care poate fi procurată în schimbul sumei de lei 120 (18 fr. frs.) pe zi. Călătorii de punte, pot obţine un pat, plătind un supliment de 50% asupra preţului tarifar.

Taxele de îmbarcare şi debarcare nu sunt cuprinse în preţurile tarifare şi trebuesc plătite separat la emiterea biletelor. Hrana nu este servită la vapor în timpul escalei vaporului la Marsilia (cap de linie).

Copii între 4 şi 10 ani plătesc 50% din preţul biletului şi acei între 10 şi 15 ani 75% din acelaş preţ. Un singur copil sub 4 ani călătoreşte gratuit; următorii plătesc 25% din preţul tarifar.

Familiile compuse din 3 membrii, se bucură de o reducere de 10%; familiile compuse din 4 membrii, de o reducere de 15% şi familiile compuse dela 5—10 persoane, de o reducere de 20% asupra preţului tarifar.

Artiştii şi voiajorii de comerţ, se bucură de o reducere de 30% asupra pasajului propriu zis (exclusiv hrana).

Turiştii în grupuri de cel puţin 5 persoane, se bucură de reduceri speciale. Călătorii cari cumpără bilete de dus şi de întors, se bucură de o reducere de 30% asupra preţului voiajului de întors.

Copii, cari cumpără bilete de dus şi de întors, se bucură de o reducere 10% peste reducerea de copil menţionată mai sus.

Familiile, compuse din 3 membrii cari cumpără bilete de dus şi întors se bucură de o reducere de 40%, asupra preţului voiajului de întoarcere. Dacă familiile sunt compuse din 4 membrii sau mai mult ,ele beneficiază de o reducere de 50%.

Valabilitatea biletului de întoarcere este de 90 zile dela data emisiunei biletului.

Persoanele cari cumpără bilete circulare: Constan-Marsilia-Constanţa, Istanbul-Marsilia-Istanbul şi Pireu-Marsilia-Pireu, beneficiază de o reducere de 40% asupra preţului tarifului de întoarece, dacă nu întrerup călătoria.

Călătorii trebuiesc să-şi facă vizele necesare pentru intrare în ţările de destinaţie, fără de care nu sunt admişi pe vapoare.

Revizuirea bagajelor are loc atât la sosirea în portul de destinaţie, cât şi la plecarea călătorilor. Călătorii sunt obligaţi să prezinte organelor vamale bagajele de mână şi cuferile pentru revizie.

Preţul biletelor sunt supuse ca de obicei variaţiunilor, fără a fi nevoie de aviz prealabil.

CITIŢI:

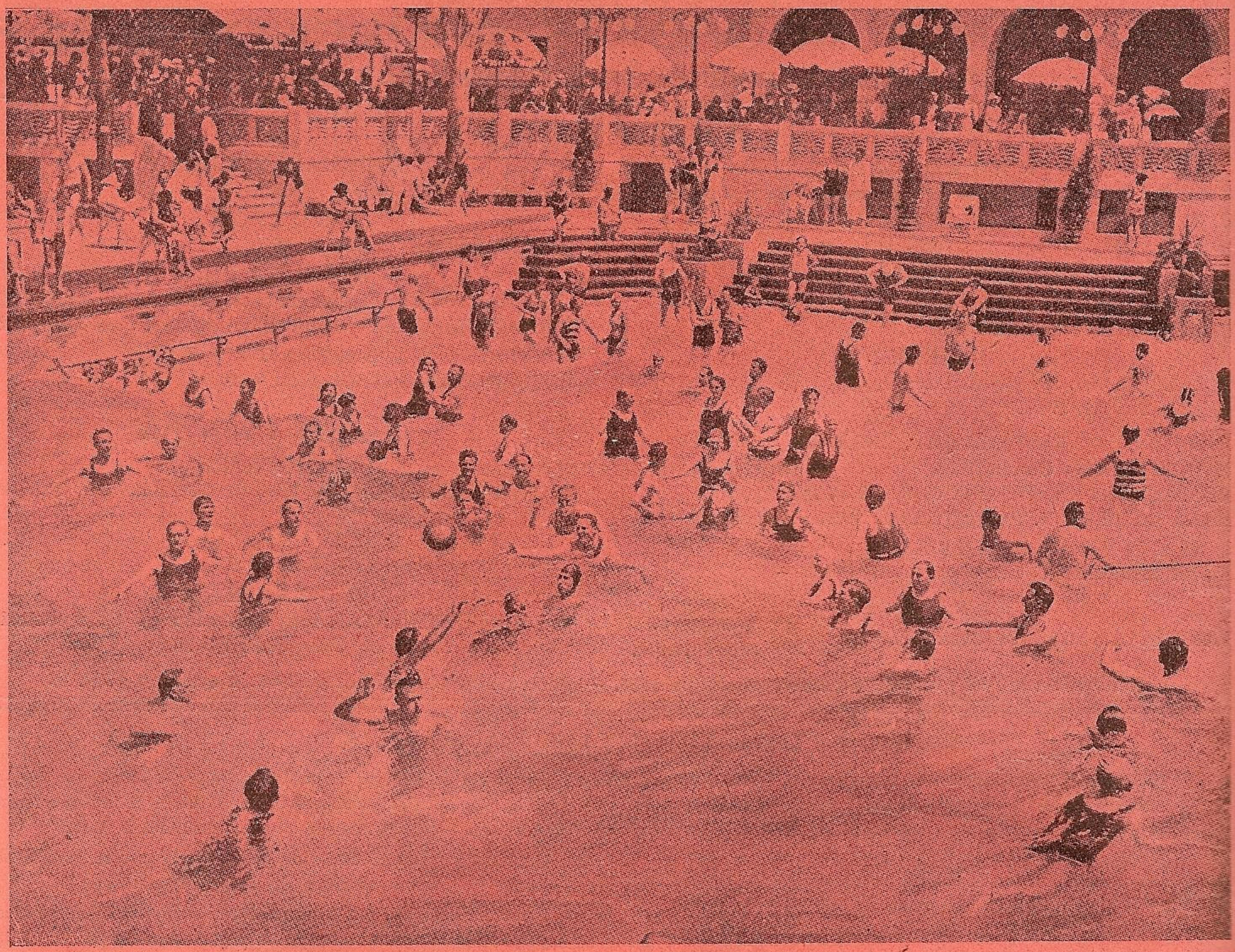
EUROPOLIS
de JEAN BART — Ediţia II-a
de vânzare la toate librăriile

CARTEA DUNAREI
de JEAN BART — de vânzare la librării, sediul secţiilor L. N. R. şi Căpităniile de port.

CÂNTEC DIN MARE
de Lt. C-dor N. CRISTESCU
de vânzare la librării

Codul Maritim şi Fluvial
de C. TONEGARU
Ed. II va apare în curând

Procedura în caz de sinistre şi avarii maritime
de C. TONEGARU
Ed. II-a



1) Bazinul cu Valuri „LIDO“ inzestrat cu cele mai moderne instalaţiuni de filtrare şi purificare a apei, sub controlul permanent al serviciului sanitar al Capitalei.

2) Splendidele terase în plin aer şi soare, aparate de gimnastică, profesor de înnot, cabine spaţioase separate pentru Domni şi Doamne, în condiţii de higienă desăvârşită.

3) Acţiunea binefăcătoare a valurilor artificiale este analoagă cu acea a valurilor maritime; valurile determină asupra corpului vibraţiuni mecanice, deci un adevărat masaj natural hydroterapeutic, cu efecte tonice deosebite asupra organismului.

4) Baia de soare permanentă datorită expunerii terasei în condiţiuni calculate este asemănătoare cu o plajă marină.

Aceiaşi bogăţie de raze solare, acelaş aer răcoros datorită mişcării valurilor.

5) Copiii ca şi persoanele adulte ce prezintă stări de obesitate, debilitate, limfatism etc. îşi vor găsi sănătatea printr'o cură regulată la „Lido“ condusă după indicaţiile medicale prescrise.

6) Restaurantul este preluat de Casa CAPŞA. Acest nume asigură perfecţiunea consumaţiunilor şi a serviciului.

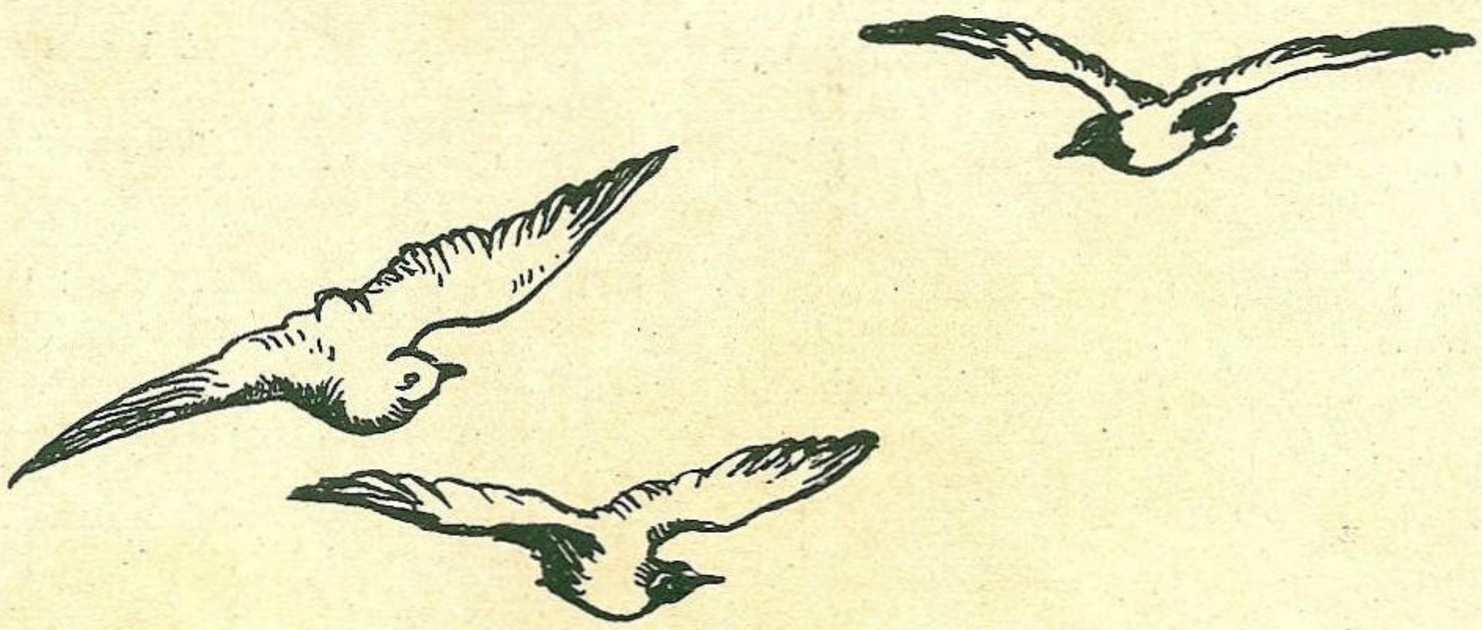
Se serveşte toate consumaţiunile de Restaurant, Cofetărie şi Cafenea la preţuri obişnuite ziua, ca şi seara la dancing.

Zilnic Ceai şi Dineu Dansant.

Membrii L. N. R. au 40% reducere.

M. S. REGELE CAROL II

AUGUSTUL PREŞEDINTE AL LIGII NAVALE ROMÂNE



IN MEMORIAM

In ziua când în porturile bătrânei Dunăre şi Mării Negre, Marina noastră îşi serbează ziua, voi marinari — slujitori ai Mării şi Dunării — şi voi toţi ce înţelegeţi şi iubiţi Marea şi apa sfântă a Dunării, reculegeţi-vă o clipă în memoria marinarilor care şi-au dat viaţa în războiul cel mare de întregire a Neamului, şi implorati Patroanei noastre — Sfânta Maria — proteguirea sufletelor lor.

OFIŢERI

1. Cătuneanu Alexandru, Comandor.
2. Păun Constantin, Cpt. C-dor.
3. Stihi Eugen, Lt. C-dor.
4. Dumitrescu Constantin, Căpitan.
5. Stoicescu Nicolae, Locotenent.
6. Lepri Remus, Locotenent.
7. Vârtosu Constantin, Locotenent.
8. Alexandrescu Ion, Locotenent.
9. Asingher Bruno, Locotenent.
10. Pompilian Alexandru, Locotenent.
11. Gheorghiu Gheorghe, Locotenent.
12. Ilev Constantin, Medic-Locot.
13. Axente Alexandru, Sub-Locot.
14. Ghiculescu Ioan, Sub-Locot.
15. Isvoranu Alevandru, Sub-Locot.
16. Petrescu Şerban, Sub-Locot.
17. Atanasiu Cicerone, Of. mec. cl. III.

MAIŞTRI

1. Anghelescu Oto, Sub-maistru Militar cl. I.
2. Popa Marin, Sub-maistru Militar cl. II.
3. Rosch Dumitru.
4. Sterian Petcu, Maistru civil şef.
5. Nicolaevici D-tru, Mecanic civil.
6. Satâr Stan, Maistru stagiar.

GRADE INFERIOARE

7. Marinescu Nedelcu, Plut.-major.
8. Munteanu Ioan, Plutonier.
9. Mihail S. Olaru, Plutonier.
10. Lăzărescu Ioan, Sergent major.
11. Popescu Iulian Georgescu, Sergent major.
12. Constantinescu Şt., Sergent major.
13. Budeanu Constantin, Elev serg.
14. Berindei Petre, Serg.
15. Gaută Ioan, „
16. Tita Dumitriu, „
17. Manoilă Ioan, „
18. Afteiuc Luca, „
19. Ene Atanase, „
20. Ochea Florea, „
21. Iacob David, „
22. Moroşanu Nicolae, „
23. Apostol Vasile, „
24. Stănculeţ Ioan, „
25. Ioan Petru, „
26. Bejenaru Gh. „
27. Cristescu D-tru, „
28. Vasile C. Simion, „
29. Bobocea Alex., „
30. Nică Costică, „
31. Luca Vasile, „
32. Hristescu Traian, „
33. Nineaca Anibal, „
34. Ţopană Zamfir, „
35. Moacă Ioan, „
36. Orghidan D-tru, „
37. Stoian Cristache, „
38. Pârvu Stere, „
39. Manca Constantin, „
40. Brânzei Vasile, „
41. Naforeanu Iordache „
42. Şerban Niculai, „
43. Popescu Gh., „
44. Vrânceanu Simion, „
45. Constantinescu Vlad, „
46. Boncan Dumitru, Cap.
47. Stancovici Teodor, „
48. Rogobete Voicu, „
49. Gheorghe I. Ioan, Cap.
50. Ferenţ Constantin, „
51. Zaneti Stavru, „
52. Boeru E. Constantin, „
53. Sulu Alexe, „
54. Tunbalic Ioan, „
55. Ioan Niculae, „
56. Tofan Niculae, „
57. Bundan Ioan, „
58. Aletescu Dumitru, „
59. Dincă Anghel, „
60. Brebeanu Gheorghe, „
61. Iftimescu Vasile, „
62. Roman Ilie, „
63. Măgură Ioan, „
64. Dedu Niculae, „
65. Gal Constantine, „
66. Popescu Gheorghe, „
67. Mitroi Grigore, „
68. Juplea Stoian, „
69. Ghiţă Ioan, „
70. Techiu Zaharia, „
71. Vizanti Teodor, „
72. Vrabia Gheorghe, „
73. Vulpe Ştefan, „
74. Paraschiv Stoica, „
75. Popescu Dumitru, „
76. Dan Tudor, „
77. Grigorian Ştefan, „
78. Semo Niculae, „
79. Dumitru Ioan, Sold.
80. Barbu Gheorghe, „
81. Căciularu Dán, „
82. Niţu Apostol, „
83. Deliu Gheorghe, „
84. Tafaru Pandele, „
85. Drăgan Radu, „

86. Bălăiţă Vasilică, Sold.
87. Ungureanu Ioan, „
88. Radu I. Barbu, „
89. Mladian Constantin, „
90. Turcu Gheorghe, „
91. Firu Petre, „
92. Baldea Florea, „
93. Filimon Iorgu, „
94. Gălăţeanu Ioan, „
95. Dumitru Gheorghe, „
96. Chelu Constantin, „
97. Impuşcatul Ioan, „
98. Ioniţă Gheorghe, „
99. Poenaru Stan, „
100. Buloi Ioan, „
101. Muşat Grigore, „
102. Râşnoveanu Mihail, „
103. Ntoican Niculae, „
104. Simionescu D. Anton, „
105. Ghergie Tudor, „
106. Vasilescu Alexandru, „
107. Catohan Gheorghe, „
108. Roşu Dumitru, „
109. Bornă Dumitru, „
110. Mircea Gheorghe, „
111. Famiva Petru, „
112. Farfara Mihai, „
113. Bordei Niculae, „
114. Boarnă Mihai, „
115. Stoica Marin, „
116. Nicolescu Pavel, „
117. Naciu Vasile, „
118. Papucea Alexandru, „
119. Dincoiu Ştefan, „
120. Stan Stan, „
121. Pătraşcu Tache, „
122. Parlade Gheorghe, „
123. Ilie Tănase, „
124. Condurache Zahei, „
125. Popescu Iosub, „
126. Rotaru Ioan, „
127. Pavel Vasile, „
128. Iliescu Răducanu, „
129. Ciochi Niculae, „
130. Fecu Gheorghe, „
131. Negrea Eugeniu, „
132. Iancu Traian, „
133. Roşu Dumitru, „
134. Necula Nastan, „
135. Cristea Radu, „
136. Cazan Haralambie, „
137. Trăistaru Niculae, „
138. Vasile Cornea, „
139. Ignat D. Popa, „
140. Ciocan Dumitru, „
141. Rizechi Florea, „
142. Resteanu Ioan, „
143. Mihalache Mihalache, „
144. Marin St. Ioan, „
145. Vasile Niculae, „
146. Georgescu Niculae, „
147. Juncu Gheorghe, „
148. Ciubucana Marin, „
149. Iosif Gheorghe, „
150. Chelu Ilie, „
151. Lobodă Petre, Sold.
152. Efrim Constantin, „
153. Dia Scarlat, „
154. Esmail Regep, „
155. Sârbu Dumitru, „
156. Pistol I. Ioan, „
157. Nedu Tudor, „
158. Vâlcu Toma, „
159. Bârzănescu Const. „
160. Ciobanu Ioan, „
161. Bunescu Gheorghe, „
162. Cojocaru Gheorghe, „
163. Baghină Nicolae, „
164. Caplea Tudor, „
165. Stanomia Marin, „
166. Amarinei Gavrilă, „
167. Untre T. Ivan, „
168. Gontariu Emil, „
169. Dobrin Dumitru, „
170. Imreh Grigore, „
171. Moraru Dumitru, „
172. Arapu Petcu, „
173. Roman Tudor, „
174. Văsiluţă Gheorghe, „
175. Dănilă Dumitru, „
176. Cioabă Vasile, „
177. Salu Tudor, „
178. Mengher Dumitru, „
179. Frunză Gheorghe, „
180. Grecu Constantin, „
181. Cioroiu S. Enache, „
182. Stancu Constantin, „
183. Ursache Vasile, „
184. Ioniţă Ion, „
185. Bartan Constantin, „
186. Mihail Z. Mihail, „
187. Codrea Petrache, „
188. Caliga Aurel, „
189. Madiga Ioan, „
190. Olteanu Niculae, „
191. Barbier Dumitru, „
192. Rusu G. Cristache, „
193. Chirilaşu Ioan, „
194. Grigore Marin, „
195. Stancu Stan, „
196. Răcăreanu Marin, „
197. Golan Antonie, „
198. Schiopu Nicu, „
199. Lefter Vasile, „
200. Dobroghe I. Tănase, „
201. Devaitz Ioan, „
202. Caragea P. Niculae, „
203. Gargan Gheorghe, „
204. Naca Ioan, „
205. Elisief Gherasim, „
206. Pustenghea Gheorghe, „
207. Mateiu Ioan, „
208. Ovemeanu G. Ene, „
209. Crecea Marin, „
210. Toma Gheorghe, „
211. Sterpu R. Ştefan, „
212. Vântu Gheorghe, „
213. Dinu Dumitru, „
214. Cristea Anghel, „
215. Luchiar N. Gheorghe, „
216. Voicu Ioan, Sold.
217. Bercea Alexandru, „
218. Negrilă Petre,
219. Niculescu Vasile, „
220. Caliţoiu Petre, „
221. Petcu Marin, „
222. Anghel Traian, „
223. Niţă Constantin, „
224. Feer Grigore, „
225. Solici Marin, „
226. Tufiş Dumitru, „
227. Avram Constantin, „
228. Pârvuică Dumitru, „
229. Câmpeanu Constantin, „
230. Tertebacă Nedelcu, „
231. Cernişescu Ioan, „
232. Stănescu Gheorghe, „
233. Brănescu Nicolae, „
234. Tofan Florea, „
235. Ismană Stanca, „
236. Baciu Ioan, „
237. Grümberg Aureliu, „
238. Petrescu Constantin, „
239. Uzumtama Sterian, „
240. Sârbu Vasile, „
241. Barbu Stoian, „
242. Niţă Petre, „
243. Netcu Ioan, „
244. Stana Lapadat, „
245. Danim Vasile, „
246. Pană Ilie, „
247. Pleniceanu Constantin, „
248. Itzvan Fritz, „
249. Sima Marin, „
250. Voinea Gheorghe, „
251. Pielelungă Niculae, „
252. Florea Dumitru, „
253. Floriţă Mihalache, „
254. Vişan Gheorghe, „
255. Mitrache Marin, „
256. Mihailă Ioan, „
257. Bogdan Mihaiu, „
258. Tianu Simion, „
259. Caragea Ioan, „
260. Tabără Nicolae, „
261. Manole Nicolae, „
262. Dana P. Ioan, „
263. Popârlău Ioan, „
264. Munteanu Simion, „
265. Răducan Răducan, „
266. Iorgu Gheorghe, „
267. Ţârlea Ştefan, „
268. Chiriţă Iorga, „
269. Luza Alistar, „
270. Barbu Gheorghe, „
271. Ciornei Constantin, „
272. Chiriacu Ioan, „
273. Mihaiu Gheorghe, „
274. Slave Ioze Voicu, „
275. Ciobanu, Petre, „
276. Bocan Gheorghe, „
277. Cumpăta Niculae, „
278. Petria Gheorghe, „
279. Văduva Stan, „
280. Udrea Răducan, „

281. Schiopu Ioan, Sold.
282. Honu Constantin, „
283. Crăciun Constantin, „
284. Bornea Dumitru, „
285. Ene Stan, „
286. Ronosefschi Efrim, „
287. Soricică Niculae, „
288. Murtaza C,onstantin, „
289. Neculai Gheorghe, „
290. Vasile tŞefan, „
291. Troacă Adam, „
292. Filip Ioan, „
293. Cordan Achile, „
294. Chirea Ştefan, „
295. Ilie Marin, „
296. Bălan Andrei, „
297. Gamotoriceanu Tudor, „
298. Nicolae Ion, „
299. Niculcea Ilie, „
300. Steria Andrei, „
301. Pandelea Niculae, „
302. Niţă Platon, „
303. Brăilescu Ioan, „
304. Dedu Nicolae, „
305. Radun G. Dumitru, „
306. Mihăielscu Constantin, Sold.
307. Drăguţ Ioan, „
308. Gaură Pantelimon, „
309. Buzatu Ioan, „
310. Cristea Ioniţă, „
311. Cârja Constantin, „
312. Giurgilă Giurgi, „
313. Georoceanu Constantin, „
314. Atomei Gheorghe, „
315. Dragu Pătraşcu, „
316. Palaghia Grigore, „
317. Constantin Ilie, „
318. Nastasă Constantin, „
319. Dumitru Dumitru, „
320. Bordea Marin, „
321. Mihalcea Niculae, „
322. Gliga Marin, „
323. Croitoru Constantin, „
324. Blejoiu Stan, „
325. Paraschiz Stoica, „
326. Hagiu Paraschiv, „
327. Matcu Carol, „
328. Ţuricanu Constantin, „
329. Mircea Florea, „
330. Pestriţa Tudor, „
331. Ciulea Hristu, Sold.
332, Preda Pătru, „
333. Bejan Tudor, „
334. Chitic Vasile, „
335. Cheriner Vasile, „
336. Badea Constantin, „
337. Zamfirache Ilie, „
338. Trandafirescu Octavian, „
339. Pârvu Voicu, „
340. Covrig Dumitru, „
341. Lăptaru Ioan, „
342. Adjucanu Constantin, „
343. CasianIoan, „
344. Boşneog Pantelie, „
345. Istrate Gheorghe, „
346. Nicolae Ilie, „
347. Ionescu G. Dragomir, „
348. Duţă Tudor, „
349. Teodorescu Gheorghe, „
350. Ştefan Steria, „
351. Dobrin Ioan, „
352. Putinelu Tudor, „
353. Mester Alevandru, Elev Şc. Marină.

15 AUGUST!

Rugămu-ne îndurărilor
Luceafărului Mărilor!
De valul ce ne bântue
Inalţă-ne, ne mântue
O Maică prea curată
Şi pururea Fecioară Maria!

15 August! Sfânta Maria!

Zi de sărbătoare pentru întreaga suflare românească, pentru că e ziua aleasă ca patron al Marinei, — şi Marina, ca şi Aviaţia, e *expresiunea suflării româneşti*. Căci ce este un vapor, o corabie, un echipaj? O frântură din pământul ţării, pe care trăesc de-ai noştri, la pupa căruia flutură tricolorul nostru şi îşi ia avântul spre meleaguri depărtate: după cum se înfăţişează această frântură şi cei de pe ea, îşi vor face ceilalţi idee de ce e ţara 'ntreagă şi cei din ea, suflarea românească întreagă.

Aşa se explică dragostea şi grija de care e înconjurată Marina în orice parte a lumii, însufleţirea ce cuprinde întreaga ţară atunci când e o sărbătoare marinărească, tărnicia de pretutindeni când e vorba de Marină.

Când Grecia a avut nevoe, un singur Averof a donat cinci milioane şi de Sf. Constantin s'a adunat 31 milioane; în Turcia într'un singur an s'au strâns 70 milioane, iar anul acesta în Polonia s'a adunat pentru Liga Navală numai la Gdinya 10 milioane, la Lodz cinci, şi în total s'a depăşit, într'o singură zi o sută de milioane lei buni.

La noi subscripţia pentru Flota Naţională a fost cea mai reuşită subscripţie. S'a strâns atunci 2.985.189 lei [1]).

Chestiunea este: meritata Marina noastră această solicitudine? Răspuns-a ea dragostei de care s'a bucurat şi se bucură?

Răspundem dela început: DA!

E destul a reaminti cum marinarii noştri, — Mur-

Din această sumă 1.000.000 fr. aur s'a vărsat la 9 Iulie 1914 Cassei Schneider, pentru construcţia unui submarin, care la izbucnirea războiului mondial a fost rechiziţionat de marina franceză. Suma a fost reţinută de Cassa Schneider în comptul unor materiale de război comandate de ministerul armatei noastre.

Restul de 1.929.969 lei se află la Cassa de Depuneri pe numele ministerului armatei.

gescu, — au dat la fund în 1877 un monitor turcesc ; au închis tot atunci cu mine, — Koslinski, — drumul monitoarelor turceşti ; cum bateriile Marinei dela Calafat, — Dumitrescu-Maican, Mănescu, — au bombardat Vidinul.

E destul a reaminti partea pe care a avut-o Marina în campania din 1913 la asigurarea trecerei trupelor noastre şi la transportul şi aprovizionarea lor.

E destul a reaminti rolul jucat de Marină, în războiul pentru întregirea neamului, făcând de neluat sectorul ei dela Turtucaia, mergând cot la cot cu armata de uscat, al cărei flanc şi spate îl susţinea, — asigurând prin prezenţa ei în Deltă stăpânirea Gurilor Dunării, precum şi spatele şi flancul armatelor ce luptau pe Siret, — fapte pentru care a fost răsplătită cu decorarea unităţilor ei de către M. S. Regele.

E destul a reaminti călătoriile bricului *„Mircea"* şi crucişetorului *„Elisabeta"* în Mediterana şi Ocean, până în Baltica, ducând atât de departe renumele nostru, în cât după una din aceste vizite, ofiţeri de uscat Suedezi au fost trimişi la stagiu în România.

E destul a reaminti reputaţia de excelenţi marinari a plugarilor şi ciobanilor noştri, care a făcut ca TOŢI căpitanii Români să fie trecuţi în *Cartea Albă a Lloydului Englez*, — un fel de carte de aur a celor mai meritoşi marinari din lume.

E destul a reaminti devotamentul fără preget al marinarilor dela vasele fluviale, care treceau convoaele pe sub focurile inamicului. De asemenea renumele pe care S. M. R.-ul l'a creiat prin exactitatea, ordinea şi urbanitatea dela bord, grija de mărfuri şi pasageri, — renume mondial.

E destul să reamintim eroismul cu care marinarii noştri din Marina comercială nu s'au contaminat de bolşevismul în mijlocul căruia trăiau, şi-au apărat ofiţerii şi au readus în ţară vasele, cu steagul scump sus şi portretele Suveranilor, icoane scumpe, în ramele lor.

Şirul de amintiri ar fi lung, ne oprim. Nu putem încheia însă până a nu arăta că avântul pe care Liga Navală l'a luat şi Inalta încredere ce i s'a acordat prin faptul că M. S. Regele a acceptat să-i fie preşedinte, e încă o dovadă atât a dragostei ce tot poporul o are pentru Marină, cât şi a recunoaşterei că marinarii noştri nu s'au dezis.

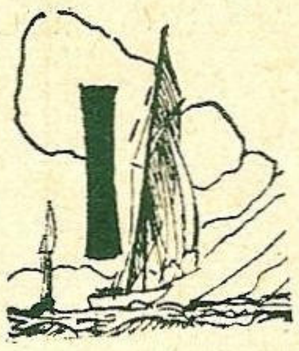
In această zi mare să rugăm cu toţii pe Prea Curata noastră patroană a ajuta atât pe iubitorii Marinei ca şi mai efectiv să-şi poată manifesta dragostea, — cât şi Marina însăşi, ca cu cât mai multe vase şi cât mai departe de Dunăre şi Constanţa să poarte cu cinste pavilionul naţional.

Căci atât aşteaptă fii plutaşilor noştri, strănepoţii celor din flota lui Ştefan cel Mare, scoborâţi cu toţi de pe dealuri şi munţi : să *arate lumii întregi cine-i Românul, ce poate Românul.*

Fecioară Maria, ajută-ne.

DELAMARE

CUM S'A SERBAT „ZIUA APELOR"



n No. 5 al revistei noastre, s'a publicat deciziunea ministerială prin care se instituia după propunerea Ligii Navale Române „Ziua apelor" şi apelul lansat de către Ministerul Instrucţiunii către asociaţiile culturale, sportive şi corpul didactic.

Instituită anul acesta pentru data de 25 Iunie, această zi a fost începutul acţiunii de orientare a tineretului spre spiritualitatea apei şi profesiilor ei diferite, spre cunoaşterea şi pătrunderea foloaselor şi intereselor ce ne leagă de acest element, orientare pe care alte ţări deşi unele mai puţin înzestrate de natură ca noi, au început-o de mult.

Apelul lansat, a găsit înţelegerea dorită în foarte multe localităţi din ţară unde această zi s'a serbat cu deosebit fast, şi pentru început rezultatele ne mulţumesc mult.

Liga Navală Română aduce Ministerului Instrucţiunei şi Cultelor, tuturor secţiunilor ei, autorităţilor civile şi militare, corpului didactic, asociaţiilor culturale şi sportive, cercetăşimii şi tuturor celor care din înţelegerea scopului instituirii acestei zile au dat preţiosul lor concurs, mulţumirile cele mai călduroase pentru interesul şi munca depusă pentru organizarea şi reuşita acestor serbări şi îndemnuri de continuitate pentru viitor.

Publicăm mai jos darea de seamă asupra felului cum a decurs sărbătorirea acestei zile în diferitele oraşe de unde ne-au sosit până acum rapoarte :

BUCUREŞTI.

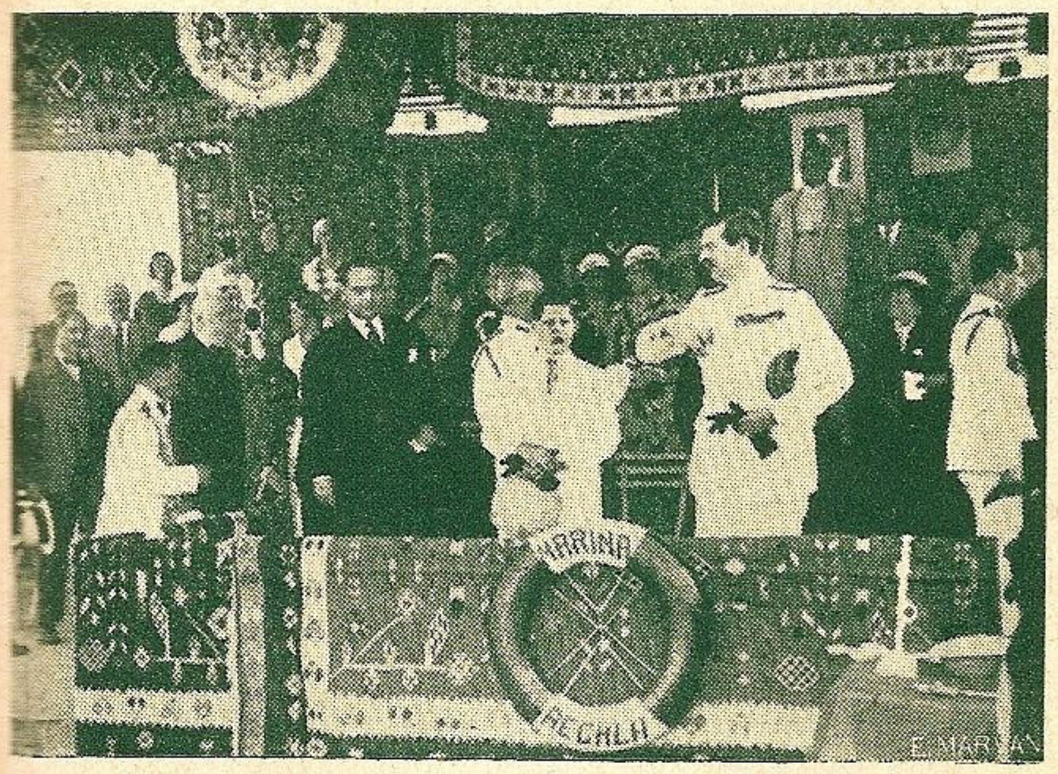
Serbările organizate la Snagov de către Primăria Municipiului Bucureşti în colaborare cu Federaţia de Natăţie, Yacht-Club-Snagov, Comand. Cercetaşilor şi L. N. R. au fost onorate de Augusta prezenţă a M. S. R. Carol II, Preşedintele L. N. R. şi a Măriei-Sale Voevodul Mihai.

La strandul Snagov unde s'a ridicat tribuna regală, un sobor de preoţi sfinţeşte drapelul Asociaţiei foştilor cercetaşi din războiul 1916—1918 ţintuit de către M. S. Regele şi bărcile cercetaşilor marinari care aşteaptă a fi lansate.

După terminarea slujbei religioase cercetaşii marinari depun jurământul.

Au vorbit cu această ocazie d-nii general Berindei, comand. foştilor cercetaşi de război, C-dor Negulescu în numele cercetaşilor marinari, Col. Sîmboteanu, directorul Cercetăşiei, Dem. Dobrescu, primarul Capitalei şi Amiral I. Coandă vice-preşedintele L. N. R.

Redăm discursul d-lui Amiral Coandă:



Tribuna Regală la Snagov la „Ziua apelor".

SIRE,
MĂRIA TA,
DOMNILOR MINIŞTRII, DOMNULE PRIMAR,
IUBIŢI CERCETAŞI,

Prin harul bunului Dumnezeu, pe apele cari străbat ori încing ca un brâu cetatea păstorului Bucur şi în cari acesta îşi adăpostea oile sale, iată, ne este dat a vedea azi, inaugurarea unei staţiuni de canotaj în chiar prezenţa Stăpânului meleagurilor Româneşti, a Moştenitorului Tronului, a Membrilor Guvernului Lui şi a Primarului Capitalei, prin a cărui bărbătească voinţă, Bucureştii noştri se transformă pe zi ce trece, sub văzul şi minunarea noastră a tuturor.

O staţiune de canotaj a Legiunei de cercetaşi „Păstorul Bucur" în cadrul acesta azi atât de civilizat dar de care nu eram atât de mândri acum câtva timp în urmă; o staţiune de canotaj pentru copii deci în condiţii speciale de higienă în locul şi pe apa care constituiau până mai dăunăzi o vădită sursă de friguri de paludism, între aceste 2 extreme să măsurăm drumul parcurs, pasul civilizaţiei şi să se bucurăm. Să ne bucurăm şi să nu uităm datoria noastră: un gând bun de recunoştinţă pentru înfăptuitor.

Staţia de canotaj în frumosul Cişmigiu, staţia de canotaj în măreţul Parc Carol, staţie de canotaj şi un Yacht-Club în pitorescul Znagov, iar azi în întreaga ţară serbarea „Zilei apelor". Iată etapele.

Liga Navală Română a cărei rost este propovăduirea dragostei pentru tot ce este în legătură cu apa, salută cu bucurie începuturile atât de ademenitoare, ale sporturilor pe apă ce se desemnează în capitala ţării, vede cu deosebită încredere realizarea eforturilor ce face, prin colaborarea efectivă, cu cercetaşii români cetăţenii şi conducătorii de mâine ai ţării şi treburilor publice. Şi mă adresez lor spunându-le:

„Veniţi cu toţii la sporturile de apă, iubiţi marea, cercetaţi-i tainele, pătrundeţi-i orizonturile, înţelegeţi-i sănătatea. Lăsaţi să se strecoare în sufletele voastre fragede o picătură măcar din neţărmurita dragoste pentru mare pe care a arătat-o neîncetat Regele nostru, încă de pe vremea când era mic ca voi, o frântură din credinţa şi marele devotament cu care noi cei mai vrâstnici ai „treburilor marinăreşti am servit-o până acum şi alta din pornirea „neînfricată cu care generaţia nouă a marinarilor noştri o servesc „azi. Iubiţi apa, iubiţi marea, dragii mei, ele sunt sănătatea minţii „şi a trupului, cercetaţi-le zările şi înţelegându-le frumuseţile, veţi „fi reuşit a închide în ochiul şi sufletul vostru, picătura aceia de „albastru atât de necesar făpturei noastre.

„Dumnezeu să vă ajute; iar noi, Liga Navală, vă vom ajuta „în limita puterilor noastre modeste însă cu tot dragul, cu toată „pasiunea pe care a pus-o în noi un pătrat de veac petrecut pe „întinsul apelor".

Şi acum, după această urare, ne întoarcem feţele către MAJESTATEA VOASTRA, Preşedintele activ al *Ligei Navale Române* şi Inaltul Protector al străduinţelor noastre, mulţumindu-I pentru marea cinste ce ne-a făcut onorând această serbare.

Şi să ne daţi voe, SIRE, să Vă adresăm o mică rugăminte: Să binevoiască MAJESTATEA VOASTRĂ de a înmâna singur flamura de onoare pe care *Liga Navală Română* o decerne echipajului „Bega", de la Timişoara, pentru felul cum şi-a prezentat unităţile la jamboreea de anul trecut dela Sibiu.

Recompensa va spori în însemnătate şi roadele vor fi şi mai frumoase în viitor.

*

M. S. Regele înmânează echipajului „Bega" flamura oferită de către L. N. R., iar echipajul „Bega" oferă M. Sale un covoraş cu insigna echipajului.

După această solemnitate, M. S. Regele tae panglica ce legau ambarcaţiunile noi construite de către cercetaşii marinari care odată lansate defilează pe dinaintea M. Sale.

Urmează apoi programul demonstraţiunilor nautice compus din defilarea înotătorilor cluburilor nautice, figuri în apă, diferite sisteme de înot, sărituri, curse de obstacole, salvări, stafete nautice,

Cercetaşii marinari la Snagov.

demonstraţia skif-urilor şi cuterelor Yacht-Club-Snagov. Water-Polo, etc.

La ora 17 serbarea a luat sfârşit prin plecarea M. S. Regele.

*

Tot pentru sărbătorirea acestei zile librăria Cartea Românească şi Alcalay au amenajat vitrine speciale cu cărţi marinăreşti, iar bazinul „Lido" a organizat concursuri de înnot pentru copii între 12—15 ani pe 15—35 metri.

BALCIC.

Serbarea a fost bine organizată de către d-nii Barozzi, căpitanul portului şi I. Georgescu, directorul şcoalei No. 1.

Pe pontonul din port frumos pavoazat s'a oficiat un Te-deum şi s'a sfinţit apa, după care au urmat cuvântările d-lor P. Niculescu

directorul gimnaziului, care a arătat importanţa istorică şi economică pentru civilizaţie a apelor, I. Georgescu care a arătat îndrumarea ce trebue să o ia şcolile de pe malul apelor către profesiunile de apă şi Colonel Gorski, senator de Caliacra.

BRĂILA.

In acest port dunărean reuşita serbărilor a răsplătit sforţările organizatorilor.

La ora 10.15 în piaţa Sf. Arhangheli s'a format o procesiune compusă din muzica reg. 38 inf., un pluton din grupul navelor grăniceri, fiecare ostaş purtând câte un colac de salvare, o centură sau o ramă, reprezentanţii autorităţilor civile şi militare, cercetaşii şi şcolile, care în sunetul sirenelor vaselor din port au pornit spre bazinul docurilor.

Pe bordul navei „Comandor Demetriade" s'a oficiat un Te-Deum de către Preotul Căpitan I. Croitoru, confesorul garnizoanei, după care d-l Cpt.-Comandor Ionescu-Cerna a vorbit în numele L. N. R.

In linii generale, notăm cuvântarea ţinută:

Ministerul Instrucţiunii, Cultelor şi Artelor apreciind importanţa apei din punct vedere educativ, a hotărât ca ziua de 25 Iunie să fie destinată ca „ZIUA APEI" şi sărbătorită în întreaga ţară în mod solemn.

Brăila. Procesiunea în drum spre Dunăre.

Ca reprezentant al Ligei Navale am îmbrăţişat cu toată căldura această nouă mişcare destinată a atrage atenţia tinerei generaţii, asupra sporturilor de apă şi pescuitului.

In epoca în care trăim, sporturile sunt din ce în ce mai desvoltate; vedem însă — cu adânc regret — că înnotul este prea mult neglijat în ţară la noi, deşi este atât de sănătos şi atât de folositor.

De multe ori suntem nevoiţi în caz de pericol să ne salvăm viaţa noastră sau pe a aproapelui nostru, dar ce folos dacă nu putem.

Nu există mulţumire sufletească pentru acela care a salvat viaţa aproapelui său dela înnec.

Deci, Şcoala, de acord cu Liga Navală şi cu celelalte instituţii îşi propune să înveţe copii să înnoate chiar din şcoalele primare şi să continue şi în liceu.

Cel care s'a ocupat mai mult de Dunăre a fost celebrul scriitor maritim Jean Bart — Comandorul Eugeniu Botez — căruia i se cuvine — cu această ocazie — să-i proslăvim memoria şi să-i amintim opera.

Pentru Liga Navală el a fost sâmburele care a încolţit şi a rodit. Numai printr'o Ligă Navală spunea el, întreaga suflare românească va înţelege rolul apei în propăşirea neamului.

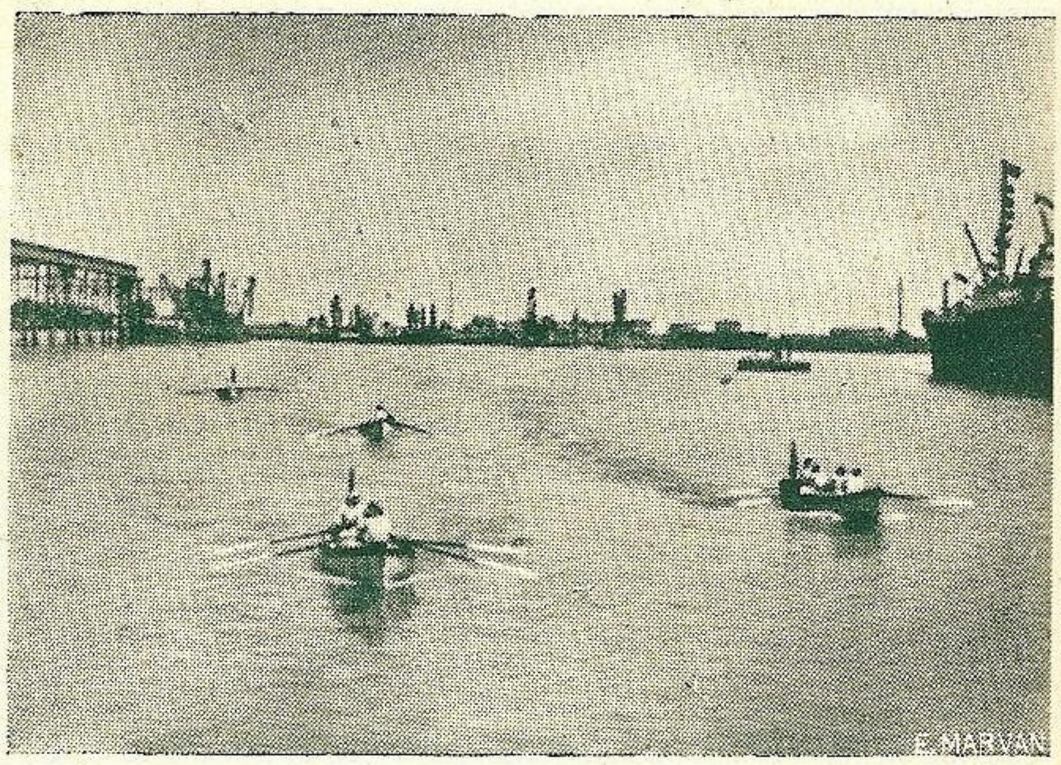
De aceia astăzi, când sărbătorim „ZIUA APEI", să păstrăm un moment de reculegere pentru acel care a fost Jean Bart, sufletul şi înţelegătorul aspiraţiunilor pe tărâmul apei...

...(un moment de reculegere)...

Şi acum să revenim la Istoria Dunărei aşa cum a descris-o acest titan al românismului maritim.

„Trecătorule! Opreşte-ţi paşii când ai ajuns în faţa Dunării. Ori cât de grăbit vei fi, rămâi pe loc câteva clipe, meditează şi contemplă în tăcere maestatea străvechei ape, Fluviul Rege, pe care lumea antică îl diviniza ca pe o sacră personalitate.

Chiar strămoşii noştri Daci, de câte ori plecau la război se împărtăşeau — după poruncile lui Zalmoxis cu apă de Dunăre şi făceau jurământul să nu se întoarcă până ce nu vor fi biruit pe duşman.

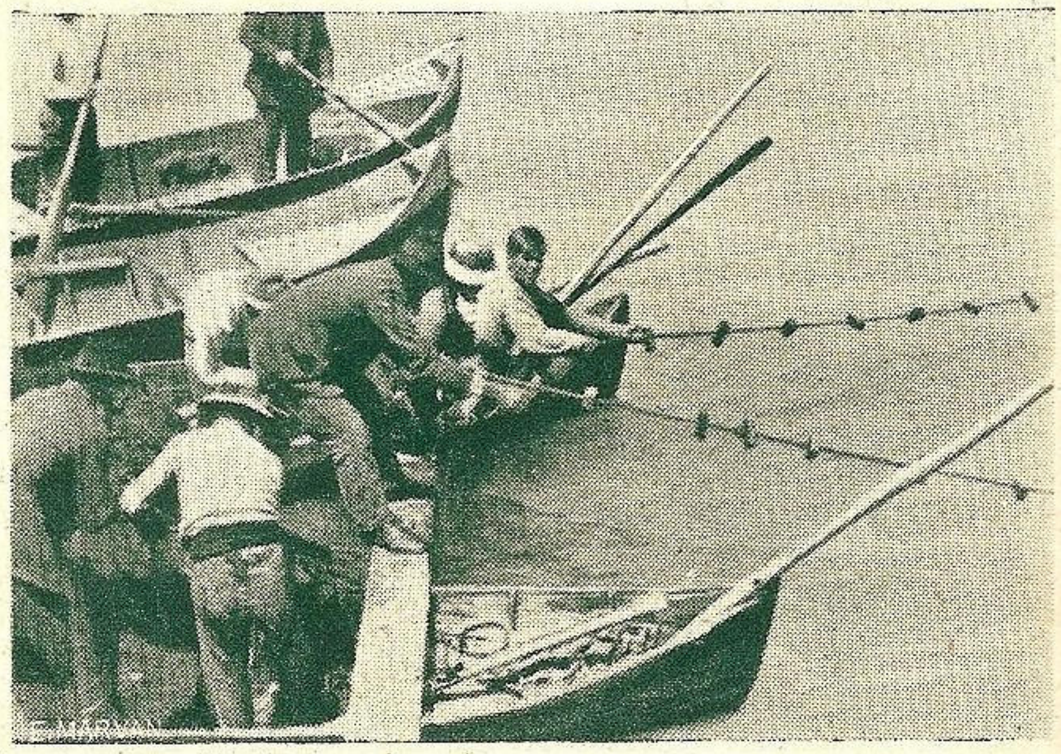


Brăila. Regatele de bărci.

Nu există pagini din istoria trecutului nostru în care să nu găsim pomenit numele acestui fluviu bătrân.

Să mergem deci, în fiecare an la Dunăre s'o vedem, s'o cercetăm s'o cunoaştem şi s'o iubim".

Consecvent programului de muncă şi refacere a ţărei Majestatea Sa Regele Carol al II-lea a pus în primul plan şi chestia refacerei noastre pe calea apei. Chiar în ultimul timp a pus bazele unei So-



Brăila. Demonstraţiuni de pescuit.

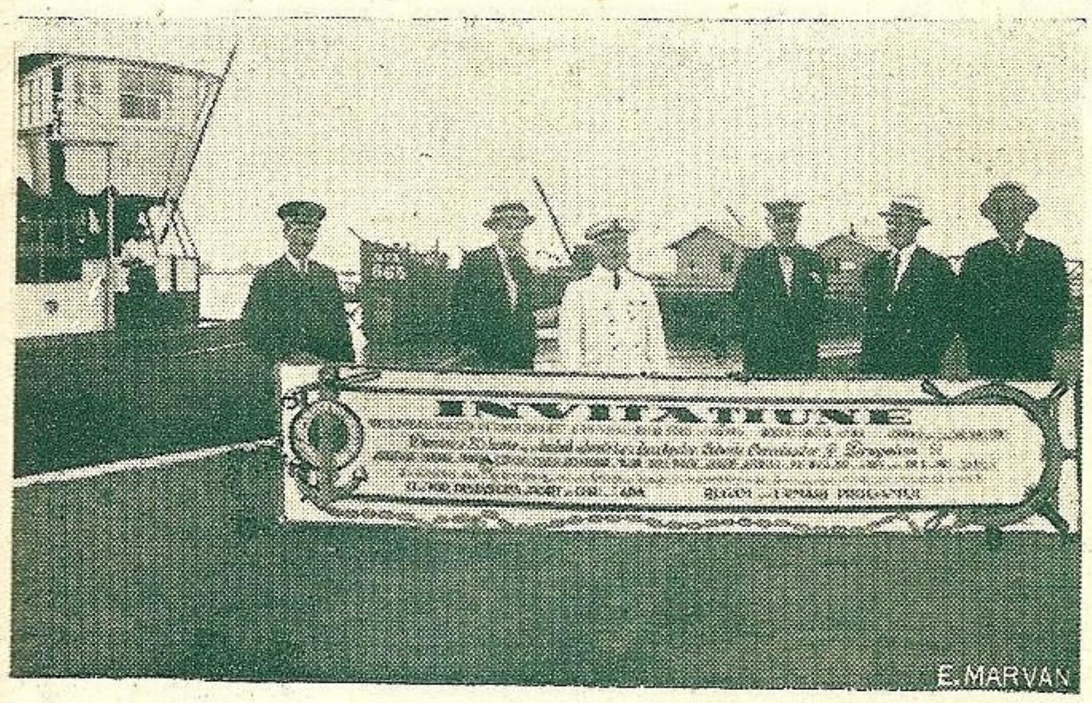
cităţi de Salvare a cărui Preşedinte activ este, pentru salvarea naufragiaţilor în apele teritoriale.

De aceia gândul nostru trebue să se îndrepte spre M. S. Regele Carol al II-lea şi să ne rugăm bunului Dumnezeu să ne trăiască mulţi ani pentru fericirea şi propăşirea Scumpei Noastre Ţări.

Să trăiască M. S. Regele Carol al II-lea şi Augusta Sa Familie.

Dela ora 11—13 în asistenţa publicului de pe navele grupului grănicezi a urmat programul serbărilor nautice, constând din regate de bărci militare şi pescăreşti, înnot pe 200 şi 400 metri, acrobaţii şi sărituri, demonstraţiuni de scafandru, demonstraţiuni de pescuit cu diferite unelte pescăreşti, etc.

Cu această ocazie trebue să ne exprimăm regretul nostru de a nu fi fost înţeleşi de către preoţii din acest oraş care sub motivul că această serbare închinată apelor are caracter păgân au refuzat să ia parte şi să slujească, deschizând regretabile polemici în ziarele locale care nu pot fi decât dăunătoare prestigiului ce biserica şi autorităţile trebue să-l aibă.



Cerna-Vodă. Organizatorii serbării.

CERNA-VODĂ.

Micul orăşel de pe malul Dunărei a căutat să dea o cât mai mare amploare acestor serbări ; şi... au reuşit.

In cursul dimineţii, pontoanele şi vasele din port, frumos pavoazate, au transportat pe malul stâng al Dunărei, marinarii, cercetaşii, asociaţiile sportive „Axiopolis" şi „Mercur", elevii gimnaziului, şcolii de meserii şi primare, unde au avut loc demonstraţiuni de pescărie şi îndeletniciri de apă, lecturi şi conferinţe cu caracter marinăresc ţinute de profesori.

La prânz toată asistenţa a fost readusă în port.

După masă serbarea a reînceput la ora 16. D-l Şerbănescu, căpitanul portului, printr'o cuvântare a arătat importanţa zilei, după care au avut loc coruri şi recitări cu caracter marinăresc, concursuri de înnot, viteză şi fond şi concursuri de bărci, sărituri, surprize marinăreşti.

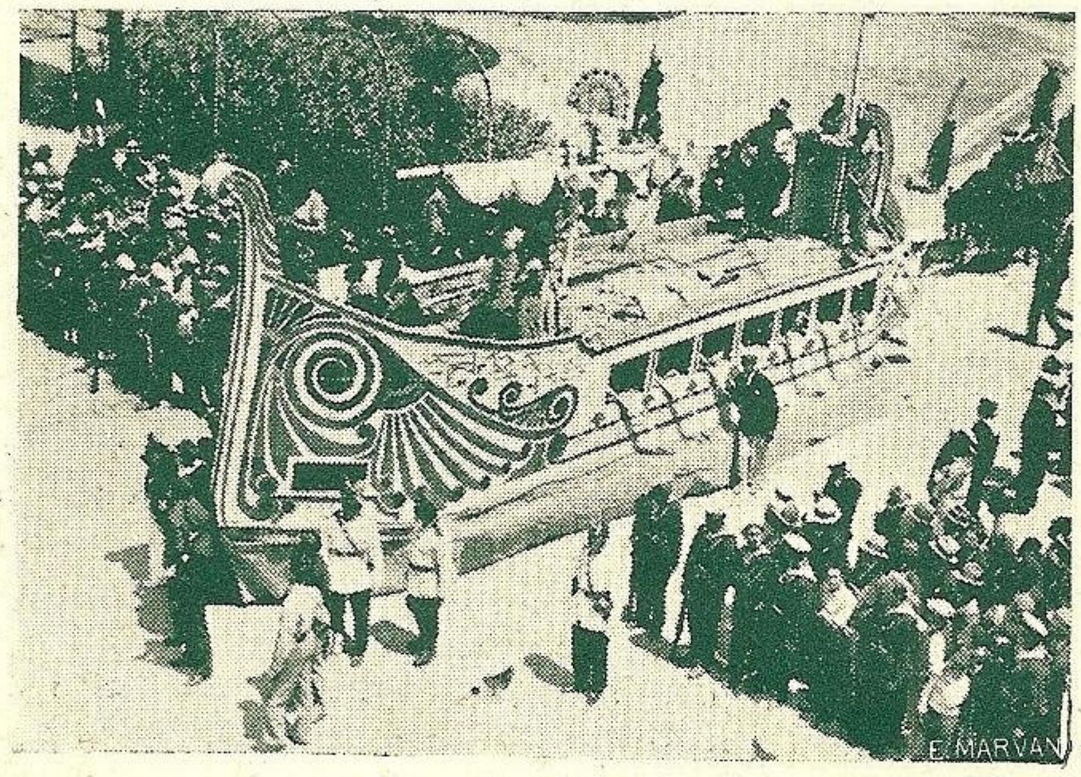
Constanţa. Carul alegoric al P. A. R. I. D.

CONSTANŢA.

Serbarea „Zilei apelor" în principalul nostru port maritim a reuşit să aibă amploarea cuvenită, graţie comitetului organizatorilor, format din d-nii Amiral Bălănescu I., Profesor Mugur, C-dor Passerar, avocat A. Vulpe, Dr. Popovici, Inginer Cotovu, Lt.-C-dor N. Cristescu şi Locot. Ghezzo.

La ora 9.45 din piaţa Grand procesiunea formată din autorităţi, asociaţiile marinăreşti, asociaţiile diverse, şcoli, plutoane de marinari şi un foarte numeros public au pornit spre Cazinoul Comunal la malul mării, în sunetele muzicii marinei.

In fruntea procesiunii era purtată icoana de 50 ani ai Brikului „Mircea" dăruită pe vremuri de către Episcopul Odessei.



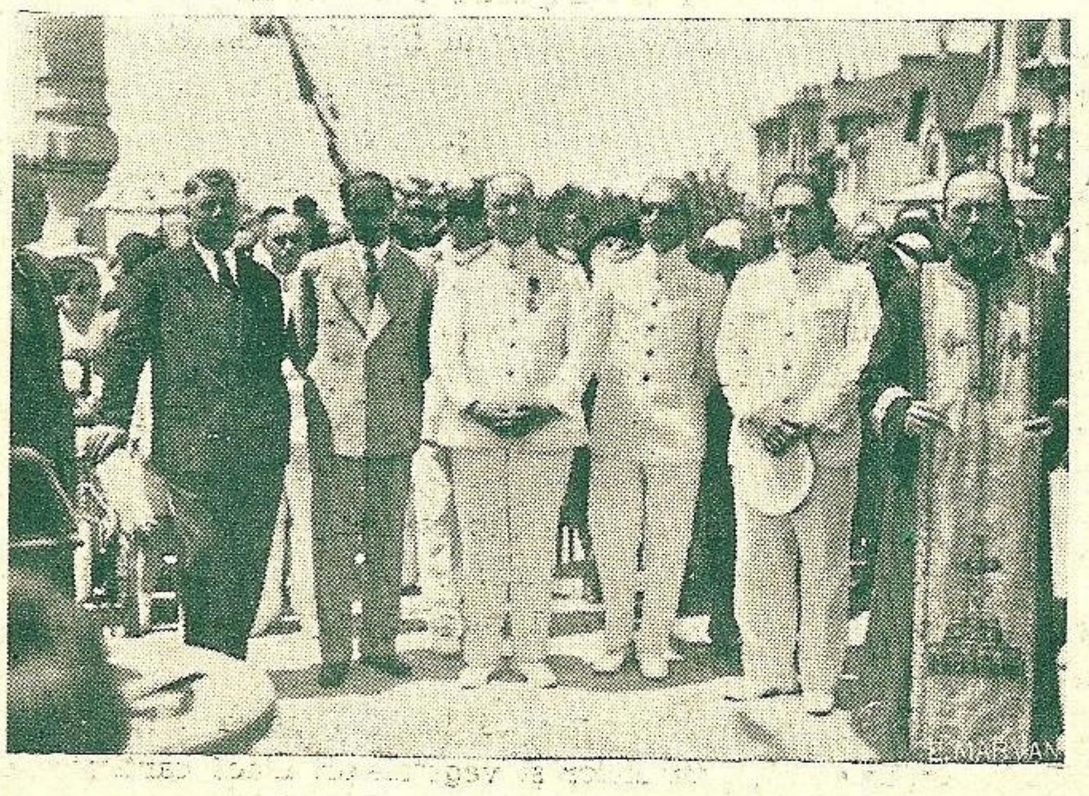
Constanţa. Carul alegoric al d-lui Ing. Cotovu.

In şirul lung al celor ce formau procesiunea au fost intercalate care alegorice :

Carul alegoric al şcolii complimentare tip maritim de sub conducerea d-lor Dimitriu şi Locot. Ghezzo E., carul alegoric — o siluetă de delfin — al şcolii de specialităţi a marinei de sub comanda d-lui Cpt.-C-dor Ioan Tănase, carul alegoric — o lotcă pescărească împodobită cu floră de baltă — a d-lui Dr. Popovici, carul alegoric al d-lui Ing. Cotovu — o galeră romană foarte bine executată — cel mai reuşit şi apreciat de public.

La malul mării, s'a oficiat o slujbă religioasă de către I. P. S. S. Episcopul Gherontie al Tomisului după care s'a deschis seria cuvântărilor.

Au vorbit d-nii : A. Vulpe, care a evocat personalitatea şi figura lui Jean Bart, Lt. C-dor N. Cristescu, Dr. Popovici din partea P.



Constanţa. Organizatorii şi autorităţile.

A. R. I. D.-ului, Profesor Mugur. Incheerea acestor cuvântări o face d-l Amiral Bălănescu care arată ce înseamnă Marea pentru

noi, interesele ce trebue să ne lege de ea şi dragostea ce trebue să ne-o inspire.

După prânz, în mod gratuit, o canonieră, remorcherele portului şi bărcile navelor marinei de război au scos la larg publicul.

Prin intervenţia d-lui Prof. Mugur, au fost instalate microfoane la malul mării şi bordul navelor, astfel că simfonia valurilor ce se spărgeau de stâncile de lângă cheuri, cuvântările, slujba religioasă şi exerciţiile navelor, au fost radio-difuzate pe întreg cuprinsul ţării.

Reuşita serbărilor acestei zile, credem că au răsplătit cu prisosinţă munca organizatorilor, au mărit numărul celor cu dragoste de mare, şi au dovedit că interesele ce fiecare român trebue să le aibă pentru Mare şi căile de comunicaţie de apă, precum şi scopurile Ligii Navale încep a fi înţelese.

GALAŢI.

Galaţul, ca cel mai important port de pe Dunăre, a sărbătorit ziua apei cu multă solemnitate, dându-i un accentuat caracter religios, nautic, sportiv, cercetăşesc, şcolar şi pescăresc şi interesând la această sărbătoare, organizaţiile şi asociaţiile respective.

Un număr impunător de şcolari, cercetaşi, pescari, muncitori în port, autorităţile civile şi militare, au mers — într'un cortegiu disciplinat şi pitoresc, — dela Stadionul local dela grădina publică până la locul festivităţei, care s'a fixat în piaţa de lângă palatul Navigaţiei.

Marinarii cercetaşi au condus în cortegiu un frumos car alegoric cu *o barcă de vele artistic construită,* iar asociaţia pescarilor au prezentat un *vapor pasager de Dunăre în miniatură* — tras pe roate, — ceiace a produs o deosebită impresie în public.

După serviciul religios oficiat de un sobor de preoţi din localitate, d-l Amiral Brăbuneanu Petre, comandantul Diviziei de Dunăre a ţinut, în faţa unui numeros public următoarea cuvântare:

Printr'o decizie a Ministerului Instrucţiei, Cultelor şi Artelor, după propunerea Ligei Navale Române, ziua de 25 Iunie a fost instituită anul acesta ca sărbătoarea apei. Când autorităţile noastre au fixat această zi, au avut în vedere, că acestui element al naturii, care satisface nenumărate trebuinţe ale omului, trebuie să i se dea o deosebită importanţă şi ca atare manifestaţia de astăzi se datoreşte acestui impuls.

Ceiace facem noi acum au făcut-o toate popoarele în antichitate. Acţiunea binefăcătoare a apei pe pământ n'a avut să scape observaţiei omului primitiv. Astfel cultul apelor se regăseşte în mitologiile cele mai vechi şi mai puternic în Orient, în ţările inundate de arşiţa soarelui. Astfel popoarele din India invocau pe *Varuna* zeul apelor celeste, Iranienii onorau pe *Ardvisura*, zeiţa apelor.

Apele, au avut deasemenea importanţa lor în mitologia Scandinavilor, Germanilor şi Slavilor şi rolul fluviilor, nimfelor şi naiadelor în Panteonul grec şi roman nu era mai puţin valoros. Marea apare, întâia oară zeificată, la greci şi la romani prin numele lui *Poseidon* şi *Neptun,* după cum nereidele, oceanidele, sirenele şi alte denumiri făceau parte din pompoasa curte a zeilor.

Insuşi poporul nostru păstrează în obiceiurile sale un cult al apelor, căci, ce sunt dansul paparudelor şi procesiunile religioase pe timp de secetă decât reminiscenţele unor serbări antice în evocarea zeilor, ca să reverse asupra pământului însetat binefăcătoarea apă cerească.

Dar în afară de aceste şi alte aspecte religioase, apa, serveşte omului sub diferite forme: apă potabilă, apă distilată, apă găzoasă, apă parfumată, apă minerală, apă curgătoare, apă stătătoare, apă navigabilă, apă de mare, etc.

Ceva mai mult, apa este necesară la întreţinerea vieţii tuturor celulelor organice ale animalelor şi vegetalelor. Dacă cantitatea de apă ambiantă în care înnoată celulele, scade la 20%, atunci manifestările vitale încetează şi urmează moartea organismului.

Ca urmare a acestei constatări biologice rezultă că origina omului ca şi a tuturor vieţuitoarelor depe glob se trage sub formă de celulă din mare şi deci e firesc ca omul să aibă legată existenţa lui de lichidul din care s'a născut.

In primele timpuri ale apariţiei sale, fiinţa, care — prin metamorfoză — a devenit om, a trebuit să-şi caute hrana numai în mare; mai târziu, ca o consecinţă a mediului veşnic schimbător, omul se depărtează treptat de ţărmul mării şi se aventurează în regiunile din interiorul uscatului acomodându-se nouilor mijloace de trai'u.

Dacă la început omul se mulţumeşte cu produsele, pe care i le dă pământul în mod spontan, mai târziu nevoile sale devin mai numeroase şi în consecinţă omul trebuie să muncească mai mult pentru a-şi procura cele necesare existenţei sale. Astfel, cele dintâiu etape ale unui început de industrie, au fost: vânatul şi pescuitul.

Cea dintâiu etapă nu a putut să ridice nici-un popor la starea de civilizaţie pe care ne-o închipuim, pentrucă nu a fost destul de producătoare, pe când pescuitul a fost dintr'un început productiv pentru menţinerea unui bun traiu al oamenilor şi pentru ridicarea lor la un grad de civilizaţie.

Pescuitul a dat naştere aglomeraţiilor umane destul de dense pe malul apelor fluviale sau maritime sub forma celor dintâiu oraşe şi a creiat relaţiunile comerciale şi industriale.

Acolo unde apa pătrunde adânc în uscat prin golfuri şi se prelungeşte mai departe prin fluvii şi râuri omul a avut putinţa mai uşoară ca să comunice cu semenii săi pe calea navigabilă, de unde vedem că primele începuturi ale civilizaţiei se desvoltă în aceste regiuni. Aşa cunoaştem din istorie pe Asirieni şi Babilonieni cari au destinat apele Tibrului şi Eufratului la irigarea Mesopotamiei, unde curgea laptele şi mierea, apoi pe Chinezi şi Egipteni, care utilizând Yang-ce-Chiangul şi Nilul ca mijloc de irigaţie şi transport au putut ajunge în epocile lor de glorie la civilizaţia aceia uimitoare care şi astăzi impune respect.

Mai târziu, civilizaţia ia un avânt mai important pe ţărmurile mării Mediterane sub epoca Greco-Romană, când, navigaţia ajunsă in floare, permite poporului roman să-şi întindă prin cuceriri dominaţia sa peste tot, acolo unde puteau pătrunde galerele sale şi să transforme această mare cu adiacentele sale într'un lac roman.

Un contrast faţă de Europa cu coastele sale dantelate, care a permis popoarelor sale pe calea uşoară a apei să se desvolte, să întreţină relaţiuni comerciale şi să cucerească tot pământul, îl prezintă continentul Africei cu contururile sale drepte. Aci, configuraţia neprielnică a coastelor sale, fără nici un contact direct pe calea apei între ocean şi interiorul continentului, a fost o stavilă în pătrunderea civilizaţiei şi populaţia sa de mii de ani a rămas şi astăzi la acelaş nivel de cultură inferioară, cu îndeletnicirea de căpetenie a vânatului.

Aşa dar, vedem că apele au fost din cele mai vechi timpuri singurul mijloc mai lesnicios ale oamenilor pentru transportul şi schimbul produselor lor.

Această împrejurare a făcut să se desvolte în toate timpurile o adevărată industrie a transporturilor pe apă, iar arta navigaţiei să fie printre cele dintâiu îndeletniciri ale omului.

Dar, adevărata valorificare a acestui mijloc de transport pe ape nu apare decât în a doua jumătate a secolului XVIII-lea, odată cu aplicaţiunea aburului la vapoare după care navigaţiunea ajunge la cel mai înalt grad de perfecţiune şi schimbul de produse de tot felul se intensifică la maximum, făcând să apară chiar fenomenul supra-producţiunei.

Cu perfecţionarea instrumentelor de navigaţiune era natural ca râurile şi fluviile să devină şi ele drumuri preţioase pentru schimbul produselor şi însemnătatea lor devine cu atât mai mare cu cât aşezările omeneşti dealungul cursurilor lor sunt mai numeroase.

Astfel, Dunărea, deşi nu este cel mai mare fluviu a jucat şi joacă un rol precumpănitor în istoria culturală, politică şi economică a Europei, căci populaţiunile ţărilor şi ţinuturilor pe care le stră-

bate şi cari sunt aşezate numai pe cursul său se cifrează la câteva zeci de milioane ce trăesc din binefacerile acestui fluviu.

Aceasta a făcut pe Napoleon I să considere Dunărea ca regele fluviilor, pe Talleyrand să zică pe vremuri că: „centrul de gravitate al Europei nu este la Paris, nici la Berlin, ci la gurile Dunării", iar pe Mihail Gogălniceanu să declare că: „Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă".

In afară de rolul lor civilizator, apele au avut întotdeauna importanţa lor în ordinea intereselor de strategie militară şi Dunărea este martorul cel mai vechiu în istoria timpurilor a evenimentelor răsboinice, cari au înroşit undele sale cu sângeie vărsat prin răscolirea patimilor omeneşti.

Istoria ne spune că aici la Dunăre au luptat primii cuceritori a: lumii, egipteanul Sesostris, persanul Darius, macedoneanul Alexandru, apoi Traian, Carol cel Mare, Attila, Arpad, Soliman, Gingiskhan, Mircea cel Bătrân, Ştefan cel Mare, Mihai Viteazu, Napoleon şi alţii, înscriind pe răbojul vieţii omenirii amintiri măreţe sau timpuri de groază.

Situaţia geografică a ţărei noastre la gurile fluviului cel mai important din Europa a fost una din cauzele primordiale cari a atras în toate timpurile privirile popoarelor îndepărtate şi învecinate asupra acestor regiuni locuite de noi, dând naştere la răsboaie crâncene pentru stăpânirea Dunărei.

Şi dacă uneori acest fluviu a avut bariere technice sau politice impune de unul sau de alţii din cuceritorii cari puneau piedici progresului economic şi desvoltărei porturilor Dunărene, astăzi putem spune că înaintarea civilizaţiei a învins aceste piedici şi că navigaţiunea pe Dunăre se bucură de un tratament liber şi este deschisă tuturor pavilioanelor în condiţiuni de complectă egalitate.

Acum când înaintaşii noştri au reuşit prin sforţări uriaşe să ţină în stăpânirea lor această apă, legată de orice ramură de activitate, noi şi urmaşii noştri avem datoria imperioasă să deţinem pentru totdeauna în această parte a Dunărei tridentul lui Neptun, simbolul cupei victoriei, câştigată prin sângele lor, care a înroşit apele bătrânului fluviu în decursul timpurilor.

Şi având în stăpânirea noastră partea cea mai importantă a acestui fluviu cu afluenţii săi să căutăm a profita de infinitele sale isvoare de viaţă neexploatate, să dăm o largă desvoltare aptitudinilor mărinăreşti în poporul nostru greu încercat în desvoltarea sa marinărească de fatalităţile istorice şi să-i infiltrăm dragostea de a se bucura de sănătatea ce o dau sporturile de apă prin orice manifestare.

*

A urmat apoi legământul cercetaşilor marinari din echipajul de cercetaşi marinari „Amiral Murgescu" din localitate, luat de către d-l Amiral Bărbuneanu.

Tot d-sa a predat acestui echipaj 3 lotci — ale Ligei Navale Române, — care să deservească şi să desvolte spiritul nautic sportiv în tinerele elemente ale echipajului de cercetaşi locali.

După aceasta, întreaga asistenţă împreună cu cercetaşii — de uscat şi de apă, — au fost transportaţi pe malul drept — în faţa Pescăriilor, unde au debarcat şi unde a urmat masa tuturor, la adăpostul sălciilor şi pe iarba verde de pe mal.

Cercetaşii au întins corturile şi şi-au pregătit singuri hrana.

In tot acest timp, muzica militară a Marinei a cântat.

După amiază a avut loc plimbări pe Dunăre cu vase şi bărci pentru desvoltarea şi propagarea gustului nautic sportiv la noua generaţie şi chiar pentru marele public.

Şcolile din localitate precum şi cercetaşii au executat diferite jocuri distractive care au atras mult public împrejur.

O echipă de pescari a făcut felurite demonstraţii de vânarea şi prinderea peştelui, cu diferite unelte şi plăşi de pescuit, pe cari le-au montat şi aranjat pentru pescuit în faţa publicului.

Pe mal au mai avut loc şi alte demonstraţii sportive ca: oină, alergări, ştafete, etc. S'au făcut recitări, piramide, curse de bărci. Primăria municipiului a oferit o frumoasă cupă de argint pentru cel mai bun înotător, iar Liga Navală Română a oferit diferite premii pentru cea mai bună bucătărie, foot-ball, etc.

Seara la ora 19—20 elevii şi publicul au fost transportaţi pe malul stând la Galaţi. La ora 22 a avut loc un bal al cercetaşilor marinari, la Palatul Navigaţiei.

GIURGIU.

Reuşita serbărei „Zilei apelor" la Giurgiu se datoreşte d-lor C. Lascar, căpitanul portului, Alex. Daia, Căpitan St. Vasilescu şi farmacist St. Panţu care au organizat-o de comun acord cu Liga Navală şi Clubul Nautic Giurgiu.

Dimineaţa o mare procesiune formată din autorităţi, şcoli, asociaţiile sportive şi cercetaşi, s'a îndreptat spre Dunăre la plaja Clubului Nautic unde s'a oficiat o slujbă religioasă şi s'a deschis oficial această plajă, şi unde s'au ţinut diferite cuvântări prin care s'a relevat însemnătatea acestei zile.

După prânz au avut loc mari concursuri de înnot, fond şi viteză între echipele asociaţiilor sportive locale şi elevi şi regate de bărci, lotci şi luntre.

TURTUCAIA.

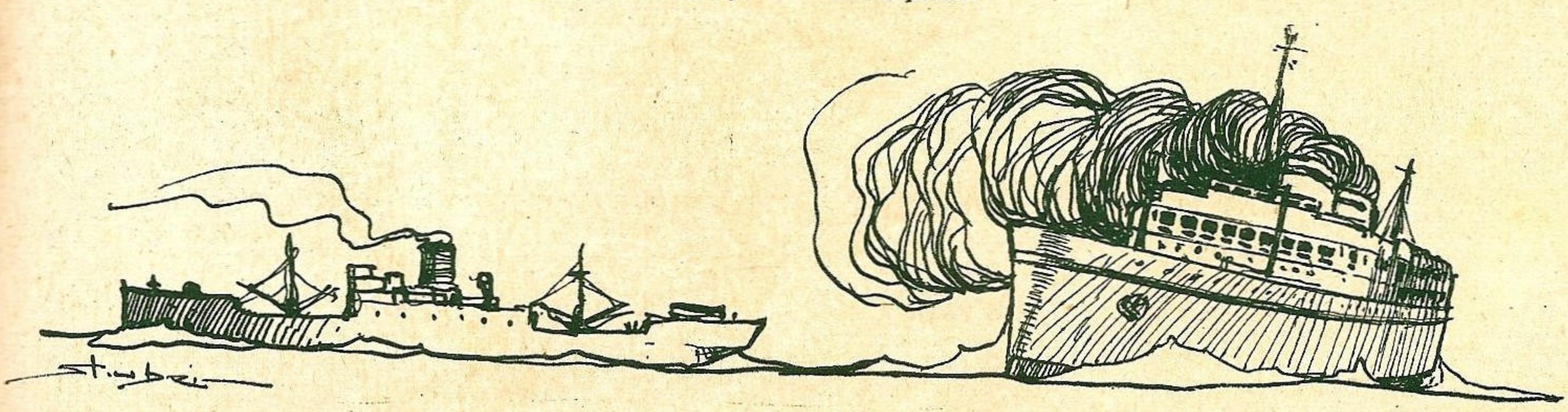
Şi în acest orăşel şi port, graţie organizării d-lor Gustav primarul oraşului, Julian Andrei, directorul şcoalei primare, Ing. Paraschivescu şi d-nei Popa, directoarea gimnaziului, ziua apei s'a sărbătorit cu deosebit fast.

Serbarea s'a deschis prin oficierea unui Te-Deum pe un şlep frumos pavoazat la care au luat parte autorităţile şi notabilităţile oraşului, după care d-l profesor Mircea a evocat prin cuvinte frumoase însemnătatea Dunărei pentru noi.

Au urmat apoi recitări de poezii, coruri şi dansuri executate de elevele şi elevii şcolilor din localitate.

D-l Iulian Andrei, a organizat o interesantă expoziţie de uneltele de pescuit lucrate în atelierele şcoalei sale.

După prânz au fost concursuri de înot şi canotaj între elevii gimnaziului, demonstraţiuni de pescuit, etc., care au atras un numeros public.



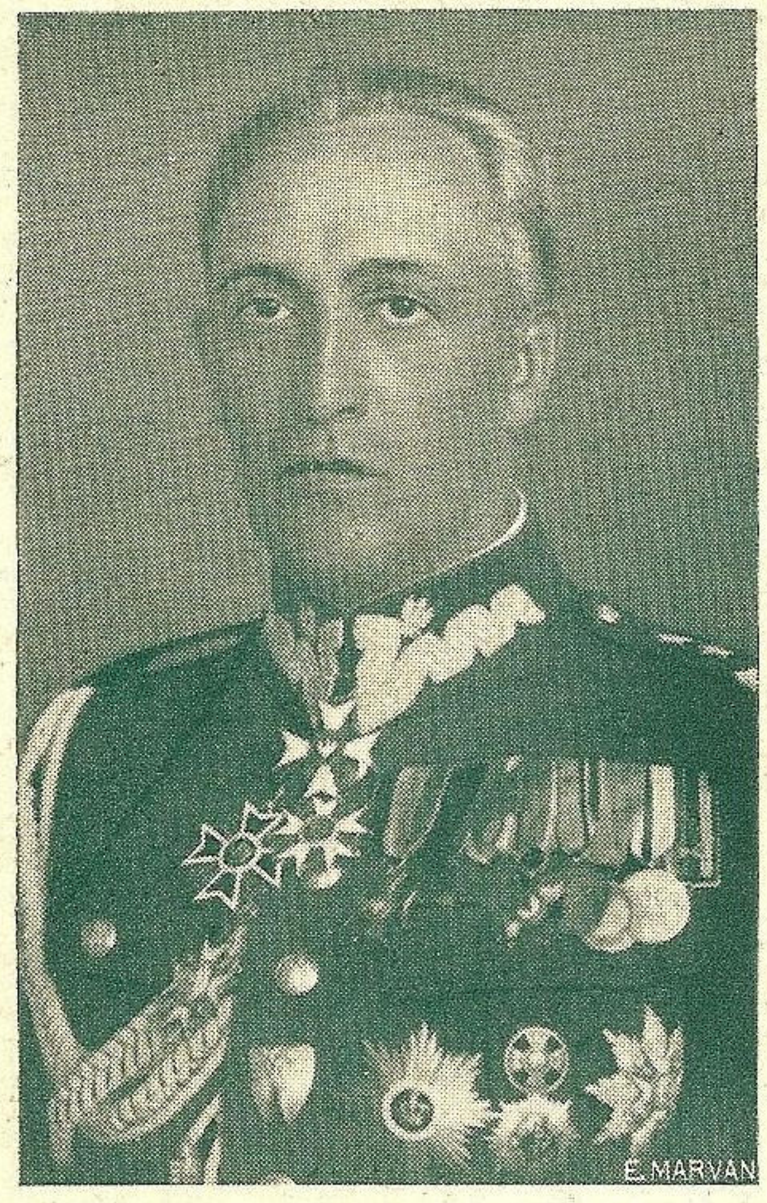
ZIUA MĂREI IN POLONIA

După cum la noi în ziua de 15 August se serbează patronul Marinei şi în cea dela 25 Iunie *ziua apei,* tot astfel în Polonia la 29 Iunie se sărbătoreşte *ziua mărei* (Zwieto Morza).

Cum la mare, Polonezii nu au decât o eşire îngustă şi un singur port „Gdinya", de care s'a vorbit pe larg în No. 11 din anul trecut, serbarea avea loc numai în acest port, o minune a technicei moderne. Dintr'un sat de pescari s'a creiat în trei ani un port de cinci ori mai mare ca Constanţa şi cu cel mai modern utilaj.

Anul acesta însă, tendinţa revizionistă ameninţând coridorul şi deci eşirea la mare, Liga Navală Poloneză (Liga Morska i Kolonjalna) a făcut o întinsă propagandă şi *ziua mării* s'a sărbătorit în toate oraşele, orăşelele şi satele, semnându-se o moţiune-protest-tip contra tendinţelor revizioniste, spre a fi trimisă la Geneva.

In acelaş timp, au fost invitate toate statele amice să trimită câte doi delegaţi spre a asista la serbările dela 28—29 Iunie din Varşovia şi Gdinya. Au răspuns la invitaţie Cehoslovacia, Franţa şi



Generalul G. Dreszer, Preşedintele Ligii Navale Poloneze

România. Delegaţia noastră compusă din subsemnatul şi Locotenentul Theohari Mircea s'a bucurat de o ospitalitate şi atenţiune deosebită, fiind primită dela frontieră de Prefectul din Sniatyn, care e şi Preşedintele secţiei Sniatyn, călătorind numai în vagon de cl. I, găzduită la cele mai bune hoteluri, primită în gări şi însoţită de membrii din L. M. i K., Comandorul Tadeus Stoklasa, delegatul Marinei, d-l Demski, fost preşedinte (Mareşal) al Dietei, etc.

ZIUA DE 28 IULIE LA WARŞOVIA.

Incă din ajun oraşul Warşovia se îmbrăcase în haina de sărbătoare, cu steaguri şi pavoaze la ferestre, cu afişe-reclame marinăreşti. Impresionant, un vapor militar care a circulat pe şinele de tramvai, — bine înţeles un camion electric transformat în vapor.

La ora 13 a avut loc un dejun la Clubul Nautic al Ofiţerilor de uscat, oferit de d-l General Gustav Orlicz-Dreszer din Cavalerie, preşedintele L. M. i K., delegaţilor, la care a luat parte şi d-nul Cermiski, Preşedintele secţiei Warşovia împreună cu tot biuroul Secţiei.

Clubul e admirabil instalat pe malul Wistulei, cu elegante adăposturi pentru bărci de toate mărimile, cu bazin de înnot cu 300 cabine, cu sală de recepţii, bibliotecă, terase, etc., dovedind astfel că ofiţerii de uscat practică sporturile de apă.

Delegaţiile şi membrii L. M. i. K. în faţa Yacht-club armatei de uscat.

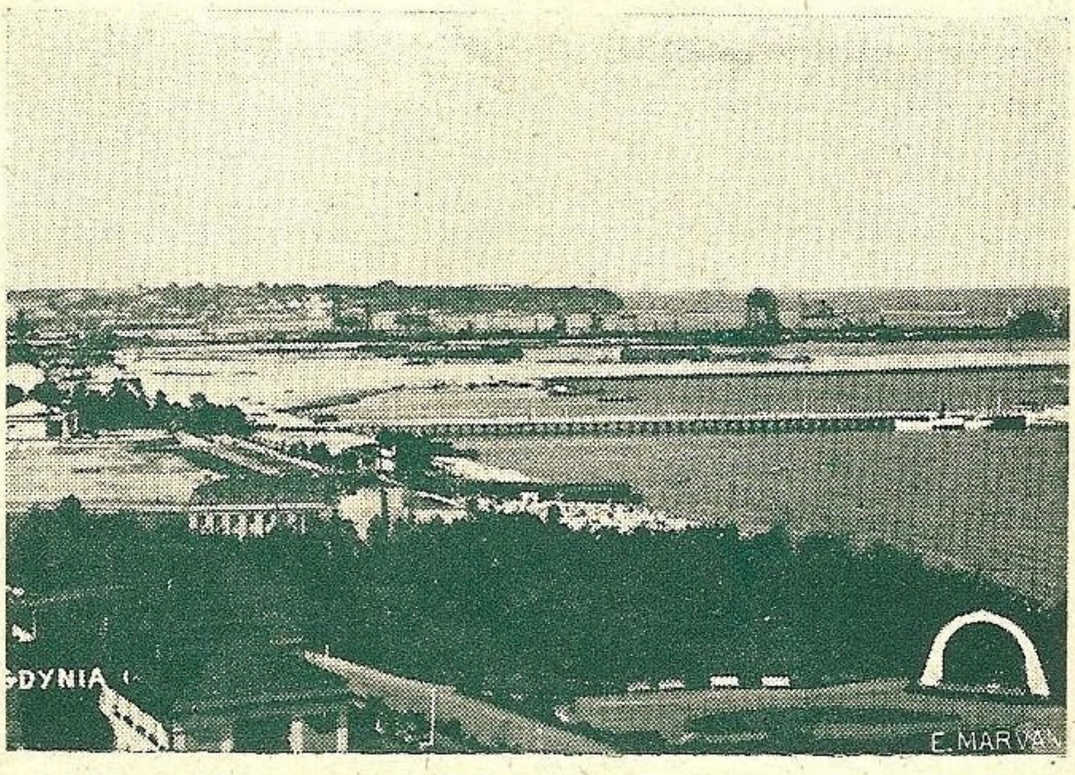
La ora 5 p. m. a avut loc un mare meeting în faţa statuei lui Poniatowski, pe Piaţa Mareşal Pilsudski, pe care s'a aşezat în cea mai desăvârşită ordine Asociaţii cu drapele şi muzici, — peste 20.000 de persoane. A vorbit fostul Comisar al Poloniei la Danzig, arătând importanţa Mărei pentru Polonia.

La ora 5.30 asociaţiile s'au scoborât pe malul Wistulei, defilând prin faţa vasului *Eraneya* pe care era îmbarcat Preşedintele Republicei. La 7.30 defilarea încă nu se terminase!

La ora 7 au defilat pe apă asociaţiile sportive, începând cu bărcile cu rame, — 16, 8, 4, 2 şi una, — yachturi, bărci cu motor, — aproape o mie de îmbarcaţiuni, — vapoare de pasageri, — remorchere, drăgi, etc.

ZIUA DE 29 IUNIE LA GDINYA

Dimineaţa la un altar marinăresc cu ancore şi bărci pe una din

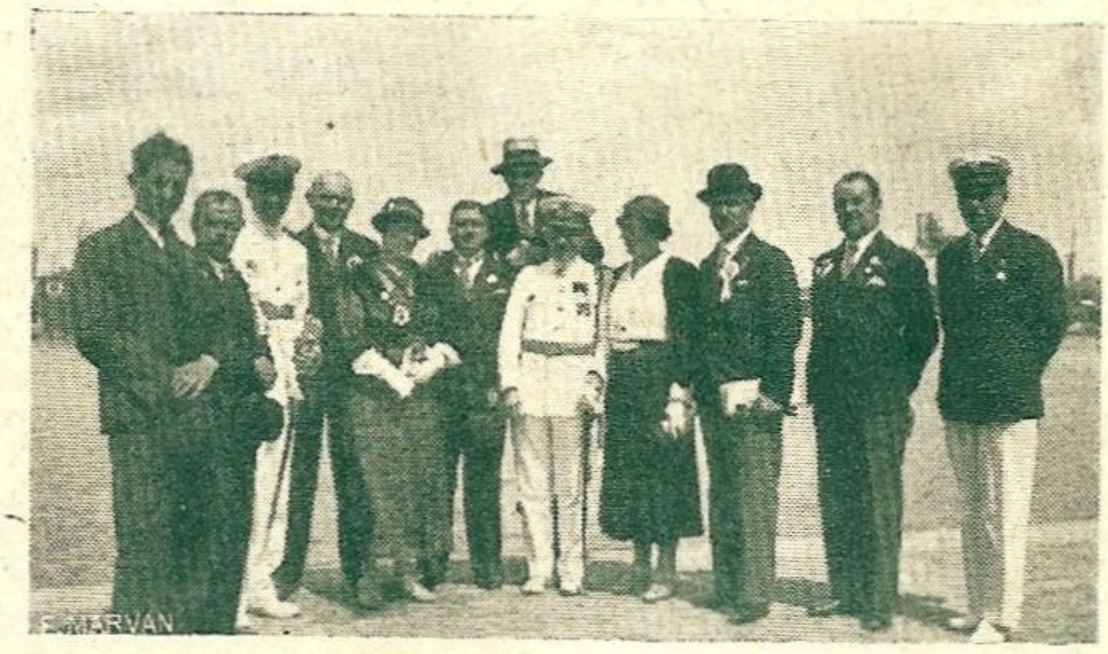


Vedere asupra portului Gdinya

platformele portului, s'a oficiat de către episcopul local un serviciu divin după care a cuvântat episcopul, Ministrul Comerţului, Pre-

şedintele Ligei secţia Warşovia şi şefii delegaţiilor străine. Cuvântările au fost difuzate de staţia radiofonică din Warşovia.

Subsemnatul am arătat —în limba franceză — că Polonia şi România au fost de veacuri sentinelele neadormite pentru apărarea civilizaţiei şi creştinismului European şi că Liga Navală Română



Delegaţiile străine şi conducătorii lor la Gdinya

felicită Liga Maritimă Poloneză pentru eforturile încununate de succes cari vor asigura şi pe viitor împlinirea acestui rol .

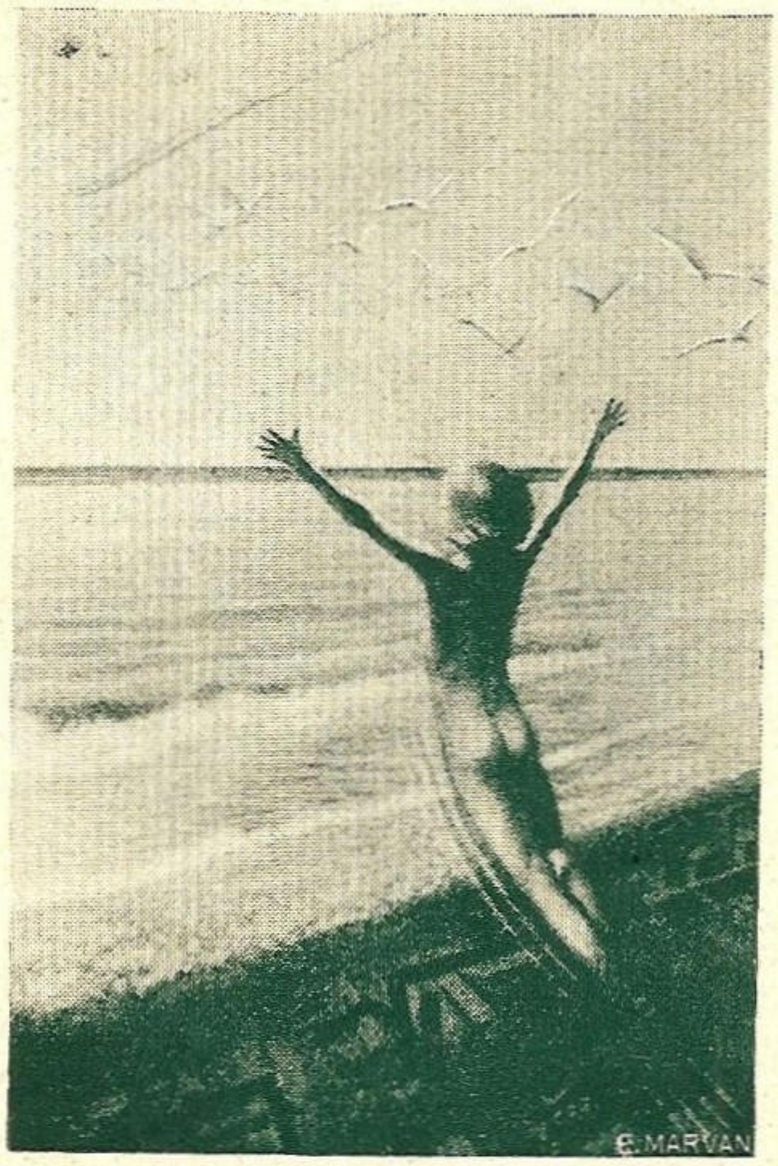
La ora 12 a urmat defilarea trupelor, — marinarii fiind ovaţionaţi, — a cercetaşilor, a asociaţiilor culturale, funcţionăreşti şi delegaţii din diferite ţinuturi în costume pitoreşti.

ORGANIZAREA LIGII MARITIME ŞI COLONIALE.

Liga Maritimă şi Colonială, — titlul arată tendinţele, — are peste 1000 de secţii şi peste 100.000 membrii, — în afară de asociaţiile înscrise la Ligă, aşa că numărul membrilor trece de un milion Fiecare Polonez se simte dator a fi membru la L. M. K., înţelegând înalta ei menire şi dă din toată inima zlotul lunar, fără a pretinde vreun avantaj. E vorba de un act patriotic.

Entusiasmul e atât de mare încât în Ligă nu figurează efectiv nici un marinar, — iar Preşedintele activ e un General de Cavalerie. Preşedinţii şi membrii în conducerea Centralei şi a Secţiilor sunt ingineri, medici, avocaţi, miniştri şi foştii miniştri, — orice afară de marinari. Toţi lucrează însă pentru Marina de Război şi cea de Comerţ, cari trag foloasele.

Cu prilejul zilei de 29 Iunie, cheta dela Gdinya a adus 500.000 zloţi, — 10.000.000 lei, — cea dela Lody 275.000 zloţi,— 5.000.000 lei. — Din alte oraşe nu venise rezultatul.



Ilustraţiile simbolice de propagandă „Dragostea noastră — Marea".

La noi cea dela Bucureşti a adus 5337 lei, Orşova 6040 şi Cernavodă 2000 !

Liga Maritimă şi Colonială, are un organ de propagandă „MORZE" (Marea), care se trimite gratuit membrilor. Tot ea a tipărit cărţi poştale de propagandă cu alegorii simbolice.

Cu asemenea sentimente şi mijloace de propagandă, nu e de mirare că Polonia a comandat trei noui transatlantice, — iar vasul „Polonia" va deservi linia Constanţa-Palestina pentru emigranţii evrei.

DELAMARE.

Educaţia profesională pe Navele-Şcoală

Cpt. C-dor (R) Emil Oprişanu

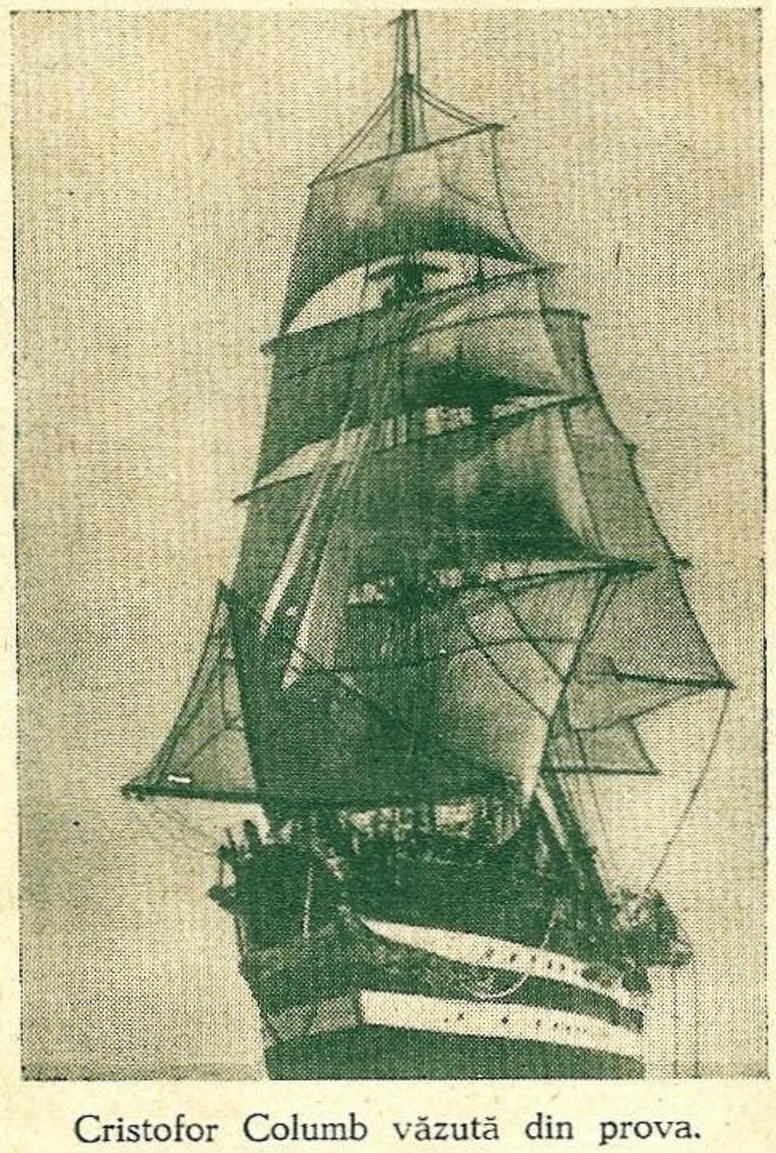
IV. CUM SE FACE INSTRUCŢIE PE UN VAS-ŞCOALĂ CU VELE

Cu titlu de exemplu, voi arăta programul de instrucţie, pe care l-am executat timp de 3 ani consecutivi, în calitate de comandant al lui *Mircea :* campania de instrucţie propriu zisă, începea dela 1 Mai şi ţinea până la 15 Octombrie, şi prevedea, în primele luni — pentru formarea echipajului — câte 4 zile de navigaţie efectivă în larg şi 3 zile de port, iar în luna August, două eşiri în mare de câte 8 zile de navigaţie continuă — maximum ce permitea putinţa de aprovizionare, în special cu apă dulce — urmate de câte o săptămână de port. Cu un astfel de program, natural că exista posibilitatea ca ofiţerii, elevii şi echipajele să se familiarizeze cu marea (implicit şi cu răul de mare, deoarece *Mircea,* ca orice vas cu stabilitate mare, rulează mult) şi să se obicinuiască cu toate greutăţile create de ea.

In ce priveşte adaptarea elevilor şi ofiţerilor la navigaţia cu vele, voi arăta preocupările ce am avut în calitate de comandant, fiind încredinţat că şi predecesorii mei, au procedat aproape la fel. Cum pe *Mircea* se ambarcau de obicei, în afară de elevii Şcoalei de Marină, şi de câţiva noi sublocotenenţi — cari având numai de învăţat nu puteau fi puşi să facă decât pe ajutorul şefului de cart — şi câţiva locotenenţi, de provenienţe diferite, cu vechimi diferite — unii cari nu mai fuseseră ambarcaţi la mare — destinaţi a face serviciul de şefi de cart în mare, cu alte cuvinte a-mi servi ca ajutoare şi cărora să le încredinţez conducerea complectă a vasului, în timpul când lipseam depe punte.

Chestiunea care mi se punea, era următoarea : ce încredere tre-

buia să acord fiecăruia din ei ? Cărora să le încredinţez carturile de zi şi în special cui să-i încredinţez cartul de noapte, dela 12—4? Care să fie criteriul de selecţionare, care să-mi dea în acelaş timp, expresia justă a unei bune şi exacte aprecieri ? Necunoscând, la început, capacitatea marinărească a acestor ofiţeri, am făcut cu fiecare din ei, toate manevrele mai importante şi mai curente în mare, până ce am căpătat convingerea că toţi au dobândit practica acestor manevre ; această primă parte, dacă era mai mult o şcoală de



Cristofor Columb văzută din prova.

manevră, mi-a îngăduit a face o primă apreciere asupra fiecărui ofiţer. In urmă, am recurs la o altă serie de probe, destinate a face alegerea ofiţerului căruia urma să-i încredinţez cartul de noapte dela 12—4, cel mai greu. Procedam astfel : la un moment dat, vasul mergând sub o aliură oarecare, strigam pe neaşteptate : „om în mare" şi observam ordinele date de ofiţerul de cart, manevrele făcute, şi în special, cât timp dura *reculegerea,* precum şi executarea manevrei. La altă oră din zi, când pe comandă se afla alt ofiţer de cart, strigam : „avarie la scota gabierului mare" altă dată : „gren de forţa 7-a" ori : „vântul a sărit în direcţia"... etc., şi în toate aceste împrejurări, observam manevra făcută, şi în special preciziunea mişcărei şi timpul de gândire.

Aceste exerciţii, ordonate în mod inopinat, repetate în zile diferite, atât ziua cât şi noaptea, pe timp bun ori pe timp rău, mi-au permis, nu numai a alege ofiţerul căruia îi puteam încredinţa conducerea vasului în timpul nopţei — în timpul când poate eram lipsă depe punte — dar şi a căpăta o justă apreciere a aptitudinilor fiecăruia din ofiţerii mei. Ulterior, am avut ocazia să constat că metoda a fost bună, căci ofiţerul ales ca cel mai bun, timp de 2 ani, cât l-am avut sub ordinele mele — şi căruia i-am încredinţat cartul cel mai greu — a corespuns întru totul încrederei acordate (după răsboi, acest ofiţer trecând în marina comercială, a fost unul din cei mai destoinici comandanţi de mare). Ţin să adaog, că în urmă, făceam aceste exerciţii, în special când marea era ceva mai formată, pentru ca prin ocuparea echipajului cu manevrele să combat răul de mare, de care sufereau unii.

Faţă de cele arătate mai sus, natural că s'ar putea pune întrebarea : pentru ce un comandant de velier, trebue să pună atâta grijă în a-şi alege ofiţerul căruia să-i încredinţeze acest cart ? Oricare alt ofiţer, dacă ar fi fost de cart, nu ar fi putut să-şi previe imediat comandantul dacă ar fi fost nevoe, aşa cum se obicinueşte pe vasele cu maşină ? Nu, situaţia nu este aceeaşi, căci anumite circumstanţe — cari ar putea avea urmări dezastroase pentru un vas cu vele, ca un gren violent, şi cari necesită o *manevră imediată,* înainte de a preveni pe comandant — nu au nici o importanţă pentru un vas cu maşină.

Din natura însăşi a navigaţiei cu vele, drumul urmat de vas, deci şi poziţia lui pe hartă, *nefiind sigură* — nu numai din cauza efectelor curenţilor, cât mai cu seamă din cauza derivei (datorită efectului velelor) care nu se poate corija, ne putând fi apreciată exact — datoria comandantului unui velier, este de a-şi asigura, cât mai des, cunoaşterea exactă a poziţiei vasului, recurgând la observaţiuni astronomice, cari singure permit a deduce valoarea celor două forţe cari influenţează drumul vasului : curenţi şi derivă.

Pe *Mircea,* pe lângă exerciţiile de manevră, se făceau continue exerciţii de calcule nautice : de oarece *Mircea* nu avea un utilaj de război : tunuri torpile, telegrafie fără fir etc. — care să implice necesitatea cunoaşterei şi manevrărei lui — toată atenţia mea era îndreptată numai în a deprinde elevii şi ofiţerii cu exerciţiile de manevră şi cu aceste calcule. In cei 3 ani cât am comandat pe *Mircea,* plecând dela această imperioasă nevoe, am transformat această necesitate, într'o adevărată şcoală practică, de calcule nautice, la cari am supus pe toţi ofiţerii, pretinzând ca zilnic să mi se prezinte următoarele puncte astronomice :

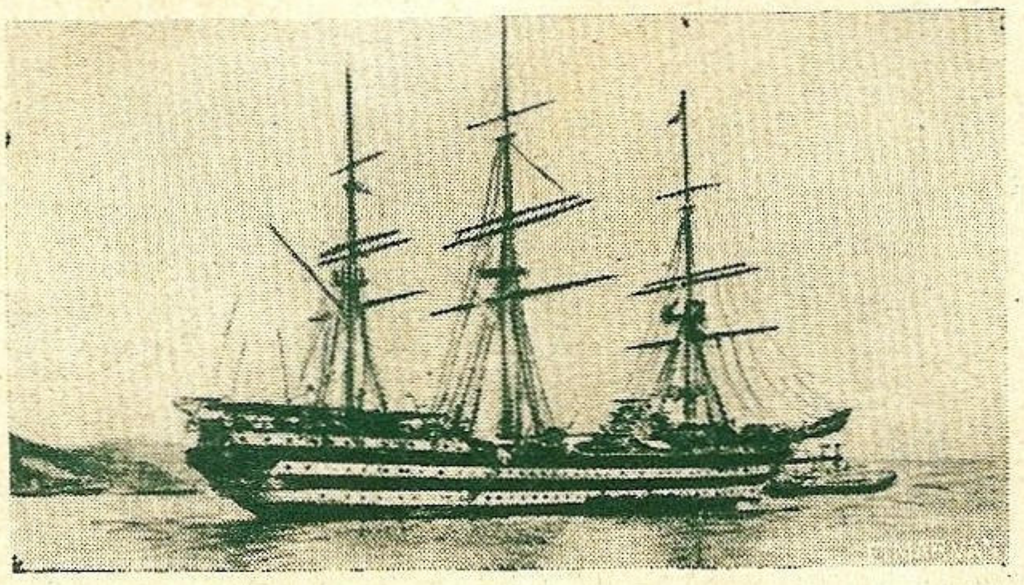
la ora 10 a. m., longitudinea prin dreaptă de înălţime
la ora 12 a. m., latitudinea meridiană
la ora 4 p. m., longitudinea prin dreapta de înălţime
noaptea, latitudinea cu polara

Graţie acestei exigenţe, toţi ofiţerii au căpătat practica calculelor astronomice, iar vasul şi-a cunoscut în orice moment poziţia exactă.

Este absolută nevoe, ca *zilnic* să se facă aceste calcule pe un vas cu maşină ? evident că *nu.*

V. AVANTAJELE VASELOR CU VELE.

In afară de avantajele educaţionale, cari rees din expunerea comparativă a serviciului pe veliere şi pe vapoare, vasele cu vele — în special cele de şcoală — mai au două mari avantaje : economia şi durata, cari sunt cu atât mai preţuite când este vorba de nave destinate să navige cât mai mult.



Nava Şcoală a Marinei Militare Italiene „Cristofor Columb"

Din cauza costului foarte ridicat al combustibilului, din cauza consumului ridicat, necesitat de vasele moderne, având în vedere şi costul colosal al acestora, aceste vase sunt scoase în mare numai la intervale depărtate, şi pentru foarte scurtă durată, pentru ca astfel să se economisească cât mai mult combustibilul şi să se evite uzura maşinelor. Ori, un vas cu vele, care este pus în mişcare de vânt, consumă o forţă gratuită ; singurele cheltueli, sunt acelea necesitate de înlocuirea parâmelor şi velelor uzate, ceeace dealminteri nu se face deseori, şi în plus costă incomparabil mai puţin de-

cât înlocuirea ori repararea unor piese de maşină, uzate ori avariate.

Dacă un velier are şi maşină auxiliară, aceasta nu-i este dată pentru a înlocui velele în navigaţie (şi am văzut că un calm este departe de a nu prezenta importanţă pentru studiul mărei), ci numai pentru a-i servi în cazuri de absolută nevoe, precum şi pentru anumite manevre: a ancorelor de exemplu. Chiar admiţând că maşina va fi întrebuinţată în unele cazuri dificile, totuşi consumul de combustibil necesitat de o maşină auxiliară a unui velier este infim, după cum voi dovedi cu un exemplu: la începutul campaniei, *Mircea* ambarca circa *40 tone* cărbuni; provizia aceasta mi-a fost suficientă timp de aproape *6 luni* — cât dura campania de instrucţie — atât pentru consumul maşinei, în unele cazuri, cât şi pentru bucătărie, *rămânând* şi un rest pentru încălzitul sobelor în timpul ernei. Cu un motor, consumul ar fi şi mai economic.

In afară de economie, altă calitate incomparabilă a velierelor, acelor construite din lemn în special, este lunga lor durată: înainte de a intra în amănunte, să vedem ce se înţelege prin durata maximă a unui vas, ori limită de vârstă.

Marile Marine au fixat actualelor vase de luptă, o anumită limită de vârstă de ex.: cuirasate 20 ani, port-avioane 20 ani (prin Conferinţa dela Washington 1921), crucişătoare 15—16 ani etc. Aceasta nu înseamnă că la expirarea acestor termene, navele vizate nu ar mai fi în stare să ţină marea fără pericol, ci s'a avut în vedere faptul că în acest interval de timp, arhitectura navală şi technica armamentului s'ar fi făcut progrese, marinele rivale îşi vor fi construit vase mai moderne, faţă de cari, navele mai vechi vor fi evident mai inferioare în calităţi militare.

Să revenim acum la un vas cu vele: scopul unui astfel de vas nu mai este lupta navală: velierele sunt construite şi păstrate numai pentru ca să navige, şi ele vor naviga atât timp cât soliditatea construcţiei le-o va permite. Velierele, construite în lemn, ale marinelor de altă dată, au atins vârste, la cari nu au ajuns niciodată vase de fer. Astfel: *Victory* — vasul-amiral al amiralului Nelson în bătălia dela Trafalgar, din 1805 — avea, în timpul acestei bătălii, o vechime de *50 ani*, şi nu trebue să se uite că acesta nu era un vas-şcoală ci un vas de linie, un vas de luptă, şi că în agitata epocă napoleoniană, el a navigat continuu, ani de zile pe toate oceanele globului şi în toate anotimpurile. Astăzi, este păstrat, *în perfectă stare*, ca relicvă naţională, la Portsmouth. *Royal Charles*, vas de linie, construit în 1672, ia parte în 1782, la bătălia dela Gibraltar, adică *cu o vechime de 110 ani, şi este reformat abea în 1813, după 141 ani de serviciu continuu*. Dar chiar astăzi, sunt marine, şi nu dintre cele fără tradiţii marinăreşti, cari au vase-şcoală cu vele, a căror vârstă întrece cu mult pe a lui *Mircea*; au scos ele din uz aceste vase ca prea vechi? Nu, cel mult dacă le-au refăcut, dacă aveau nevoe, şi ele îşi îndeplinesc şi acum serviciul de vase-şcoală.

Un alt avantaj, de aceeaş ordine, este şi rezistenţa corpului unui vas de lemn: un astfel de vas, lovindu-se de o stâncă, banc etc., va suferi avarii limitate la porţiunea direct atinsă, pe când un vas de fer, se va sfâşia şi îndoi pe o porţiune mult mai mare.

VI. VASE-ŞCOALA CU VELE IN MARINELE STRAINE.

Dăm mai jos un tablou de vase-şcoală cu vele ale câtorva Marine; neposedând date complecte asupra *anexelor navigante* ale Şcoalelor Navale Britanice şi ale Academiei Navale a U. S. A., nu le-am putut însera în acest tablou. Şcoalele Navale Britanice însă, au nenumărate driftere pentru uzul elevilor.

Urmând exemplul Marinelor Militare, cari fac prima educaţie marinărească a elevilor şi tinerilor ofiţeri, mai întâi pe vase cu vele, în multe Marine Comerciale. S'au pus în uz — construite ori cumpărate — pentru Şcolile lor nautice, mari veliere, cari pot ambarca promoţii întregi de elevi. Tabloul dela pag. 152 dă datele câtorva veliere din această categorie.

Marina cui aparţine	Numele vasului	Anul constr.	Deplasam. în tone	Greement	Maşină auxil., în cai	Viteza cu mas. în nod.	Echipaj	Observaţii
Argentina	President.Sarmiento	1898	2.850	3 arb. far.pătr.	Alt. 2.000	12	294	Refondat în 1926; corp de fer
Brazilia	N...	în constr.	3.800	4 arbori	Dies.1000	10^5	—	
Chili	General Baquedano	1898	2.500	3 arb. far.pătr.	Alt. 1.500	13^{75}	—	Refondat în 1923-24; corp de fer
Danemarca	Ceres	1867	—	3 arb.-barcă	—	—	—	)
„	Nordlyset	1852	—	3 arb.-barcă	—	—	—	) cumpărate în 1929
„	Ambition	—	—	cuter	n'are	—	—	)
„	Boy	—	—	„	„	—	—	
„	Mary Rosa	—	—	„	„	—	—	
„	Saga	—	—	„	„	—	—	
„	Svanen	—	—	„	„	—	—	
„	Thyra	—	—	„	„	—	—	
Finlanda	N...	comandat	—	—	—	—	—	
Franţa	Belle Poule	1932	215	goeletă cu gabieri	mot. 125	6	50	
„	Etoile	1932	215	„ „	mot. 125	6	50	
„	Mutin	1883	51	—	—	—	—	al Şcoalei Navale
„	Railleur	1884	52	—	—	—	—	Ecole des Mousses et appr. marins
„	Sylphe	1884	51	—	—	—	—	Şcoala de pilotaj
Germania	Gorch Fock	1933	—	3 arb.-barcă	—	—	—	Prin subscripţie naţională
Grecia	Aris	1927	1.870	3 arb.-barchetină	Alt. 1.000	9	419	Donat de Liga Navală Elenă
Italia	Cristoforo Colombo	1928	2.985	Fregată	Dies.1600	10^5	140 elevi	) înlocuind vechile vase purtând aceleaşi nume
„	Amerigo Vespucci	1931	4.000	Fregată	—	—	—	)
Perù	Contramaestre Duenas	1891	2.469	4 arb.-barcă	—	—	—	
Polonia	Iskra	1917	400	3 arb.	mot. 120	—	—	cumpărat 1920 din Olanda
Portugalia	Sagres	—	1.980	—	—	—	260	cumpărat în 1924
România	Mircea	1882	350	Brik	Alt. 160	8^5	80	refondat 1923-24
Spania	Galatea	1896	2.757	3 arb.-barcă	Dies.900	9	—	cumpărat 1922; şcoala copiilor de marină
„	Juan Sebastian Elcano	1927	3.480	4 arb.-barchetină	Dies.800	9^5	310	Şcoala de aplicaţie
Suedia	Af Chapman	1888	1.319	3 arb.; far pătr.	—	—	—	cumpărat în 1923
„	Falken	1877	138	Brik	n'are	—	—	
„	Jarramas	1900	337	3 arb.; far pătr.	„	—	—	
„	Najaden	1897	355	—	„	—	—	
Yugoslavia	Pomorska	1896 (?)	260 (?)	Brik-goeletă.	motor.	—	—	

VII. INVAŢAMINTE ŞI CONCLUZII.

In cele ce au precedat, am arătat avantajele educaţionale, economice şi technice ale vaselor-şcoală cu vele şi a întrebuinţării lor

pentru formarea de *marinari*. In sumarul tablou al vaselor-şcoală cu vele am putut constata următoarele :

a) nu numai că vase-şcoală cu vele, cu 80 ani vechime, nu sunt reformate, dar îşi îndeplinesc cu prisosinţă menirea ; mai mult încă, astfel de vase au fost cumpărate când aveau deja vârsta de peste 70 ani (v. Danemarca).

b) marine, ale căror vase-şcoală aveau nevoe de reparaţii, nu le-au scos din uz, ci le-au refondat ; de remarcat că 2 din cele 3 vase refondate, au corpul de fer.

c) Marine, cari au fost nevoite să-şi reformeze vasele-şcoală, pentru uzură, s'au grăbit a construi numai decât alte vase-şcoală tot cu vele, însă mult mai mari şi mai moderne (v. Italia).

*

Din aceste constatări, să tragem învăţăminte, cari să ne indice, ce să facem cu *Mircea*, şi cu pregătirea viitorilor noştri marinari.

Prima chestiune : în ce stare se află ?

Marina cui aparţine	Numele vasului	Anul constr.	Deplasam. în tone	Greement	Maşină auxiliară putere în H. P.	Viteza în noduri cu maş.	Echipaj	Observaţii
Belgia	Avenir	1908 (?)	—	4 arb.-barcă	—	—	—	
„	Mercator	1932	1.050	—	Dies. 500	—	—	
Italia	Patria	1922	3.822	5 arb. goel-gabieri	Dies. 400	—	—	
Japonia	Nippon Maru	1931	2.283	4 arb.-barcă	Dies. 120	12	186	
„	Kaiwo Maru	1931	2.283	4 arb.-barcă	Dies. 120	12	186	
Polonia	Dar Pomorze	—	1.622	3 arb. far pătr.	Dies. 430	—	—	Dăruit de provincia Pomerania
„	Lwòw	—	—	3 arb. far pătr.	—	—	—	
Statele Unite	Adams	—	—	3 Arb.-barcă	—	—	—	

Deşi este legat la cheu, dezarmat şi candidat la reformă, totuşi nu ştiu până acum, ca această hotărâre să se fi luat în urma unei expertize technice a unor *specialişti în construcţii de lemn.*

Ca fost comandant al lui, timp de 3 ani, cunosc bine vasul, deoarece copilăria şi tinereţea mi-am făcut-o pe el, făcând 10 campanii de instrucţie ca elev, ofiţer şi comandant, aşa că am avut ocazia să-l văd cum se comportă în atâtea furtuni, prin cari a trecut, fără să fi observat nici cea mai mică oboseală, în corp ori arboradă. Credinţa mea, este că corpul său, construit din lemn de tek, este în perfectă stare, lemnul fiind ca şi petrificat. Cea mai bună dovadă, o constitue modul strălucit cum ţine marea.

Dealminteri, iată cum este apreciat în străinătate de un almanah al flotelor de război (Commandant Balincourt: Les flottes de combat 1931) : *„Brick reputé pour sa bonne marche sous voiles"*. Şi să nu mai vorbesc de fericitul traseu al liniilor sale, cari fac din el un exemplar unic, admirat pretutindeni în străinătate, de toţi cunoscătorii.

A doua chestiune : Ce-i lipseşte şi cum i s'ar putea remedia ?

Pentru a constata starea lui, şi mai cu seamă pentru a-l moderniza, *Mircea* trebue trimes în străinătate la un şantier specialist în construcţii în lemn (ar fi de preferat la şantierul care l-a construit): acolo se va decide de ce reparaţii are nevoe, *dacă are nevoe*, şi mai cu seamă, de cari îmbunătăţiri are nevoe.

Deocamdată, primul lucru, de care cred că are nevoe, este înlocuirea velaturei, care de ani de zile a rămas mereu neînlocuită — urmează apoi înlocuirea maşinei uzate, de preferinţă printr'un motor, îmbunătăţirea amenajărilor interioare : introducerea electricităţei ; instalarea unui distilator, care să procure apă dulce în navigaţie, deci să-i mărească raza de acţiune — căci în situaţia actuală, nu se poate avea apă decât pe 8 zile — etc.

A treia chestiune : Dacă *Mircea*, odată refăcut şi modernizat, e suficient pentru nevoile Marinei actuale :

Mircea, astfel cum este amenajat, nu poate primi efectivele crescute, date de Şcoalele Marinei ; se impune deci în mod imperios, achiziţionarea, ori mai bine construirea, unui nou vas-şcoală cu vele, *mult mai mare ca Mircea*, pentru ca împreună cu acesta să servească a face educaţia şi instrucţia promoţiilor Şcolilor noastre de Marină. La această achiziţionare, ar putea contribui şi Marina noastră Comercială, care am văzut câte foloase a avut de pe urma vaselor-şcoală ale Marinei Militare.

Căpitan Comandor (R) *E. Oprişanu*

S. O. S.

de Dr. Ing. VLADIMIR V. MENDL

Cu siguranţă desconcertantă aflăm din când în când din gazete că un vas a lansat strigătul de alarmă „S. O. S." adică „Salvaţi Oamenii Sinistraţi", că s'au scufundat, că un număr de persoane şi-au pierdut viaţa cu această ocazie.

„Elbe" 1895, *„Titanic"* 1912, *„Georges Phillipar"* 1932, iată numai trei dintre catastrofele cele mai de seamă, un fel de etape în istoria navigaţiei. Trei vapoare mari, sub pavilioanele a trei naţiuni diferite, toate trei perdute în largul mării împreună cu multe vieţi omeneşti.

Fiecare dintre aceste sinistre a fost prilejul pentru introducerea de perfecţionări, întârziate din păcate : scufundarea transatlanticului *„Elbe"* a dat semnalul pentru sistematizarea compartimentajului, perderea uriaşului *„Titanic"* a avut drept urmare să se dea cuvenita atenţie bărcilor de salvare, mai apoi incendiarea pachebotului *„Georges Phillipar"* de sigur va cauza perfecţionarea materialelor din punctul de vedere al inflamabilităţii.

Caracteristica comună tuturor transporturilor pe apă este faptul, că vasul procură flotabilitatea necesară încărcăturii sau pasagerilor, fără de care aceştia n'ar putea rămâne la suprafaţa apei.

Flotabilitatea unui vas însă este destructibilă : până în prezent nu a fost inventat încă vasul, absolut ferit de scufundare.

De mărfurile încărcate ne sinchisim prea puţin. Se duc la fund şi, pe cât posibil, sunt salvate ulterior, uneori după ani de zile, iar asigurarea plăteşte.

Altfel cu personalul — echipajul şi pasagerii, — care trebue să părăsească vasul şi va avea nevoe de noui mijloace pentru procurarea flotabilităţii atât de necesare.

De aceea măsurile de siguranţă sunt numeroase şi în ultima instanţă ele toate nu sunt altceva decât mijloace pentru menţinerea sau crearea flotabilităţii.

Astfel fiind putem împărţi aceste măsuri în două categorii mari : acele pentru *menţinerea flotabilităţii existente*, adică pentru protecţia vasului, şi acele pentru *crearea* unei flotabilităţi noi, dacă s'ar ivi necesitatea abandonării vasului perdut cu desăvârşire.

Prima categorie poate fi subîmpărţită în două : măsurile preventive şi cele conservatoare. Iar mijloacele pentru abandonarea vasului se împart la rândul lor în cele de pe bord şi cele venite din afară, fie din partea altor vase, fie de la uscat.

Discuţia amănunţită a tuturor celor de mai sus nu intră în scopurile acestor rânduri. Nici nu este posibilă, deoarece printre mijloacele preventive numărăm *iluminatul şi balizajul coastelor, radiofarurile, semnalele submarine, cablurile directoare* şi altele multe.

Insă mijloacele conservatoare au o legătură mai strânsă cu construcţia vasului, adică mijloacele tinzând la menţinerea flotabilităţii vasului însuşi. Dintre acestea cele mai importante sunt fixarea francbordului, spre a asigura vasului o rezervă de deplasament, şi compartimentajul în vederea limitării pierderilor de deplasament în caz de avarie.

Ambele sunt de dată relativ recentă şi au o legătură oarecare între ele. Dar pe când franc-bordul nu va avea repercusiuni economice, cerinţele compartimentajului sunt diametral opuse celor comerciale.

In general se calculează astfel încât un vas să poată pluti chiar după pierderea flotabilităţii a două compartimente învecinate. Ideia este că deschizătura produsă de o coliziune poate cădea foarte bine tocmai pe un perete între două compartimente, avariindu-le pe amândouă.

Principiul este bun şi a fost spre salvarea multor vase. Trebue însă să se aibe în vedere mai întâi faptul că odată cu creşterea deplasamentului, şi deci a momentului de inerţie, nu cresc în aceeaş

Panică !

măsură şi elementele de construcţie şi rezistenţa lor la distrugere.

Urmarea firească este că se vor putea ivi cazuri, în care anihilarea elementelor de construcţie este mai întinsă ca cea prevăzută sau chiar presupusă în acel moment. Spintecarea transatlanticului *„Titanic"* de către un gheţar flotant este dovada clasică.

In al doilea rând nu trebue uitat, că compartimentajul este destinat conservării flotabilităţii, însă în caz de incendiu va fi de un folos limitat, după cum dovedeşte cazul pachebotului *„Georges Phillipar"*.

In ambele cazuri distrugerea a progresat mai repede ca sosirea ajutorului, cu toate că ambele vapoare se aflau în regiuni foarte frecuentate.

Vedem prin urmare că ştirile periodice de inventarea unui vas nescufundabil trebue primite cu rezerve. Şi iată-ne deci în faţa necesităţii de a evacua vasul, care şi-a perdut flotabilitatea.

Acestui scop îi servesc bărcile aşa zise de salvare, acele ale vasului propriu, respectiv acele ale altora sau venite de la uscat.

Trebuie s'o spunem din capul locului că numai bărcile sunt potrivite pentru evacuarea vasului, toate celelalte — plute, corpuri plutitoare sau centuri de salvare — nefiind decât mijloace pentru crearea unei flotabilităţi momentane şi salvarea persoanelor plutind în apă.

Nu ne vom opri nici la bărcile de salvare, care sunt de un tip special şi prevăzute cu mijloace pentru menţinerea flotabilităţii în caz de umplere din cauza valurilor. Tendinţa generală este către o sporire a capacităţii lor.

De fapt bărcile de salvare ale vasului propriu nu sunt mijloace de transport în toată puterea cuvântului. Nu întotdeauna naufragiile se petrec în apropierea coastei, ca în cazul lui *„Georges Phillipar"*. Şi atunci ar fi de prisos să se pornească la un drum, despre care este prea îndoelnic dacă va putea fi parcurs. Este mult mai natural să se aştepte pe loc sosirea ajutorului, mai ales că sarcina vasului salvator va fi mult uşurată, dacă ştie exact unde să caute pe naufragiaţi.

Faptele de mai sus nu suferă nici o ştirbire din cauza introducerii relativ recente de motoare pentru unele dintre bărcile de salvare. Bărcile cu motor nu vor face altceva decât să joace rolul câinelui ciobănesc pentru turma de bărci ale unui vas dus la fund. In afară de această pot fi înzestrate cu unele comodităţi foarte importante câteodată, cum ar fi o cabină închisă, un medic, pus în măsură să se transporte de colo până colo, telegrafie fără fir, diferite provizii altele ca cele obişnuite.

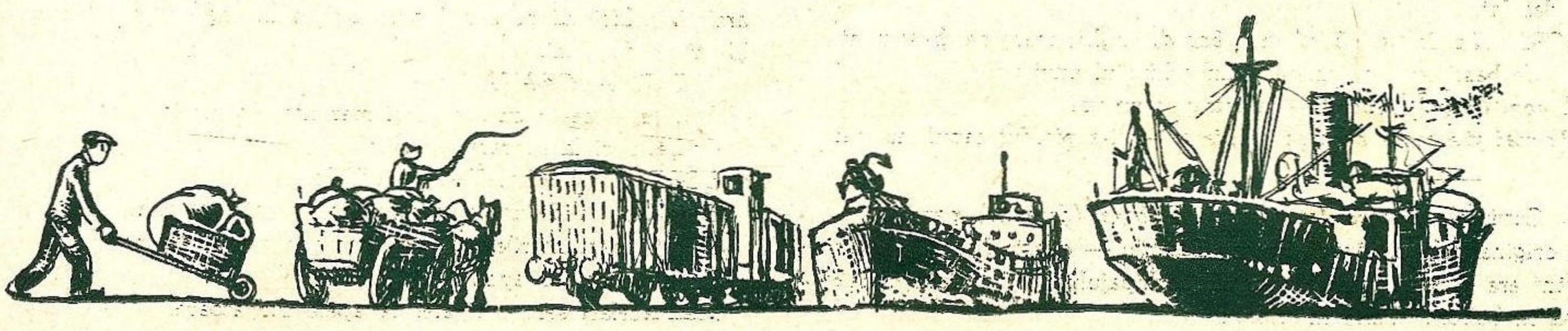
Adevărat este însă că bărcile de salvare devin mijloace de transport de îndată ce vin de la uscat sau de la alte vase, alergate la locul sinistrului. Şi nu se poate tăgădui că probabilitatea întrebuinţării lor în acest sens este — din fericire — mult mai mare ca aceea pentru evacuarea vasului propriu.

Insă oricum ar fi, problema cea mare rămâne lansarea bărcilor de pe coverta unui vas, respectiv — şi mai ales pentru bărcile de salvare de la uscat, operând de obiceiu în timpul furtunei — acostarea vasului de evacuat. In ambele cazuri, din cauza mişcărilor de pe urma valurilor, corpul vasului este o primejdie pentru barca de o construcţie mult mai uşoară şi aflată în imediata lui vecinătate.

De aceea sunt legiuni invenţiile pentru aparate de lansarea bărcilor de salvare. Din nefericire prea puţine dintre ele au dat rezultate practice.

Neapărat că atât bărcile cât şi accesoriile lor sunt o povară pentru armator: costă bani, cântăresc greu şi ocupă de obiceiu loc preţios pe covertă. Insă dat fiind imposibilitatea actuală de a preveni eventuala scufundare a unui vas, suntem datori a prevede absolut toate mijloacele disponibile pentru salvarea celor de pe bord. Şi după cum am indicat-o mai sus, mult mai mare este probabilitatea că un vas să fie chemat în ajutorul altuia, care a lansat semnalul:

„S. O. S."
„Salvaţi Oamenii Sinistraţi"



Vocabular Nautic

(cu premii)

Continuăm vocabularul, rugând cu insistenţă pe toţi cititorii a ne ajuta la desâvârşirea lui, contribuind cu noi zicale sau citate din autori români. Cele mai bune vor fi răsplătite pentru litera B. cu :

1 premiu de 500 lei în numerar ;

2 premii de 100 lei în cărţi ;

iar la finele alfabetului cei care vor fi obţinut puncte mai multe vor primi elegantul volum „la Mer".

BANDIERA, — vezi *pavilion.*

BABORD *(Babord* it. şi fr., *Backboard* engl.) partea din stânga unui vas[1]), direcţia spre stânga.

L'a lovit în babord, — e vinovat, nu are dreptate. Pentru evitarea ciocnirilor între vase există un regulament internaţional, după care cel ce vede în faţă sau în dreapta sa un vas care-i arată babordul, unde noaptea se pune un felinar roş, e dator să ocolească, iar celălalt să-şi vadă de drum. A lovi un vas în babord însemnează deci a fi în vină, a nu avea dreptate.

L'a acostat în babord, — a lua pe cineva în stânga.

A face foc cu babord şi cu tribord, — a-şi da toate silinţele, a folosi toate mijloacele pentru a reuşi.

BARCA *(barca,* it. ; *barque,* fr. ; *boat,* engl.). Cel mai mic vas plutitor, la diferite forme şi care merge cu lopeţi (rame) sau cu pânze (vele).

Duce (conduce) bine (rău) barca, — a-şi conduce bine sau rău treburile.

Barca statului e în primejdie, — când ţara e ameninţată.

A lua barca lui Caron, — a muri.

BASTIMENT *(batello,* it.; *bateau,* fr.; *ship,* engl.), vas plutitor de comerţ sau război, cu pânze aburi sau motoare. La noi are sensul mai mult de vas de război.

A fi de pe acelaş bastiment, — a fi bun prieten, camarad, din aceiaşi asociaţie, de acelaşi caracter.

A fi de pe alt bastiment,— a nu fi de aceiaşi părere, o avea altă mentalitate, a fi din altă generaţie.

De pe ce bastiment ai debarcat ? — de cineva care pare a fi căzut din lună şi e străin de ce s'a întâmplat pe uscat.

BATERIE *(batteria,* it. ; *batterie,* fr. ; engl.), grup de mai multe tunuri.

A îndrepta sau pregăti bateriile contra cuiva, — a pregăti documente pentru a ataca pe cineva, a combate pe cineva.

A-şi masca bateriile, — a-şi ascunde gândurile.

A schimba de baterie, — a-şi schimba felul de a vorbi ori de a lucra.

BERNĂ *(derno,* it. ; *berne.* fr, ; engl.) lăsarea pavilionunului (drapelului) la jumătate în semn de doliu când e un mort la bord şi în Sâmbăta Sf. Paşti.

Tot în bernă se pune pavilionul şi în caz de sinistru.

A pus pavilionul în bernă, — a avea o mînă nenorocită, a fi amărât, desolat.

BORD *(bordo,* it. ; *bord,* fr. ; *board,* engl.), margine, bastiment, parte de bastiment, o jumătate din echipajul unui vas.

A veni (urca) la bord, — a intra pe un vas.

Nu mai ştie cu ce bord să acosteze, — şi-a pierdut capul, nu mai ştie cum să iasă din încurcătură.

A fi la marginea bordului, — a fi sătul la propriu şi figurat.

A face parte din bordul cuiva, — a fi de aceiaşi părere.

E singur la bord, — nu-i nimeni de părerea lui.

Bord la bord, — când două borduri se ating.

Notă. Echipajul unui vas e împărţit în două părţi egale, numite *borduri.* Bordul la rândul său e împărţit în două sau mai multe *divizioane ;* cele din bordul Tribord poartă numerele 1 şi 3 etc. fără soţ ; cele din Babord No. 2 şi 4 etc cu soţ. Oamenii sunt numerotaţi astfel ca să se ştie din ce divizion fac parte : 101, 201, 301 etc., cei din divizionul I ; 102, 202, 302, cei din divizionul II ; 103, 203, etc. Cei de pe rândul al doilea au numerile : 151, — la spatele lui soţ ; 253, cel din spatele lui 203, etc. In chipul acesta omul cu numărul 504 de exemplu se ştie că face parte din bordul Babord, div. IV, al cincilea pe rândul întâi ; 753, e al şaptelea pe rândul doi în div. în div. IV din Tribord.

BUSOLA *(busola,* it. ; *boussole,* fr. ; *compas,* engl.), aparatul cu ac magnetic cu ajutorul căruia un vas se călăuzeşte pe mare.

A-şi pierde busola, — a-şi pierde capul, a nu avea o purtare rânduită.

Nu are busola compensată, — a fi cam zăpăcit.

OMONIME.

BAC, vas cu fundul plat.

BAC, la jocul de cărţi, bacara.

BAIE, un golf mic, loc bun de adăpost : baia dela Balcic.

BAIE, cadă de lemn, piatră sau metal pentru îmbăiat.

BALENĂ, mamifer din ordinul cetaceelor.

BALENĂ, lame din dinţi de balenă sau de mtal elastic.

BALENĂ, o minciună gogonată.

BALENIERA, vas echipat special pentru prinsul balenelor.

BALENIERA, bărci elegagnte cu prova şi pupa ascuţite, pentru vizite de rigoare între vase.

BANC, grămădire de nisip, de multe ori periculoasă navigaţiei.

BANC, speteaza de lemn pe care stau lopătarii.

BANC, masa la care lucrează strungarii.

BANC, grămădire de peşte : banc de scrumbii, banc de sardele.

BASIN, parte din port : basinul de petrol, basinul docurilor.

BASIN, — un mic lac într'o grădină.

BASIN, partea de jos a trunchiului din corpul omenesc.

SINONIME.

BAE, SÂN, RADĂ.

BAE, — mic golf.

SÂN, — o mică bae.

RADĂ, — loc de adăpost în faţa unui port.

BANDIERA, STEAG, DRAPEL, PAVILION, CULORI, GHIDON, FLAMURA.

Bandieră, steag, drapel, culori sau pavilion însemnează acelaşi lucru : bucata de stofă, astar în diferite culori care ridicat la pupa arată naţionalitatea vasului. Cele care se ridică la catarg arată cinstirea ţării al cărei pavilion e ridicat.

Ghidon e pavilionul în formă de coadă de rândunică.

Flamura e pavilionul în formă triunghiulară. Subţire şi lungă, cu culorile naţionale, e semnul dinstinctiv al vasului de război, în amintirea biciului pe care-l purtau amiralii englezi ca semn că vor biciui pe duşmani.

BURNIŢĂ, CEAŢĂ.

Burniţă, o ceaţă cu uşoare şi mărunte picături de apă.

Ceaţă, nori la suprafaţa apei.

BORD, COASTĂ, ŢĂRM, MAL.

Bord, partea de uscat care atinge, mărgineşte apa.

Coastă, pământurile ce mărginesc apa văzută de pe mare.

Ţărm, marginea apei.

Mal, acelaşi sens mai ales la apele curgătoare.

---

[1]) Cuvintele *Babord* (stânga) şi *Tribord* (dreapta) par a-şi avea origina dela cuvântul francez *Baterie,* — citeşte „batri". Acest cuvânt era scris la intrarea postului echipajului, desfăcut în două :

Ba în babord, Terie în tribord.

Drept Maritim

DIN DREPTUL MARITIM

(continuare din No. 6)

de D. G. L. LONGINESCU

Adunarea acestor dispoziţiuni relative la comerţul maritim, apare cam spre secolul al 13-lea şi după dovezile existente pare a fi tipărită la Barcelona — sub numele de *Consulatul mării*. Din cauză că cuprindea dispoziţiuni clare şi precise privitoare la comerţul maritim, au fost adoptate de toţi comercianţii şi de toate cetăţile maritime, devenind *codul general maritim* având însă numai dispoziţiuni relative la dreptul maritim privat — nu internaţional — şi s'a aplicat numai în marea Mediterană.

Cam tot pe atunci, în oceanul Atlantic se dezvolta, colecţia de dispoziţiuni maritime numită „Rolurile sau judecăţile dela Oleron". Această denumire vine de acolo că una din copiile de pe cari a fost alcătuită colecţia, era certificată de notarul din Oleron. Ea s'a răspândit şi a dominat multă vreme raporturile maritime din Anglia, Franţa şi Ţările de jos.

Tot pe atunci în marea Baltică, s'a înfăptuit şi dezvoltat colecţia de legi maritime de la *Visby* oraş în insula Gothland, din aproprierea Suediei. Această colecţie, spune istoria, a fost redactată de comercianţii şi patronii de corăbii, pentru o mai bună apărare a intereselor tuturora.

Istoria mai aminteşte de colecţia de legi maritime, numită „Guidonul mării" alcătuită după cât se spune la Rouen şi la „Tablele de la Amalfi" cari au dispărut la un timp, şi au fost descoperite, mai târziu, în biblioteca din Viena.

7. Ca şi în alte materii de legiuire şi 'n aceia a Dreptului Maritim, popoarele moderne au păstrat o mare parte din dispoziţiunile Dreptului Roman.

Le enumerăm :

1. Contractele relative la închirierea corăbiilor, a drepturilor şi îndatoririlor patronilor şi închirietorilor de corăbii.

2. „Contractul à la grosse" denumit mai târziu „prèt à la grosse aventure".

3. Contractul de asigurarea vaselor.

8. In secolul XV-lea, descoperirea drumului către Indii, pe la capul Buna Speranţă (1486) şi a Americei (1492) a făcut ca activitatea comercială maritimă să ia o aşa de mare dezvoltare, încât s'a crezut necesar ca toate dispoziţiunile existente, în obiceiuri şi uzuri, şi disparate, să fie reunite. Opera s'a înfăptuit sub imboldul lui Colbert, genialul organizator al Franţei care în 1673 dă o ordonanţă relativă la comerţul pe uscat şi'n 1681, una relativă la comerţul pe mare.

Dată fiind calitatea şi superioritatea acestor două ordonanţe, ele au fost adoptate repede în toată Europa, care-şi exprima necontenit admiraţia asupra valorei lor.

Ordonanţa lui Colbert, servind de bază, şi cu toate modificările ei aduse de împrejurări şi timpuri, s'au cristalizat în Dreptul maritim de azi, care tratează (cel românesc) :

1. Despre vase şi proprietarii lor (Titl. I art. 490-505).
2. Despre căpitani (Titl. II, art. 506—530).
3. Despre înrolarea şi salariile persoanelor echipagiului. (Titl. III. Art. 531—556).
4. Despre contractul de închiriere (Titl. IV. Art. 557—600).

Cuprinzând :

Cap. I Dispoziţiuni generale (art. 557—564).
Cap. II. Despre poliţa de încărcare (565—570).
Cap. III. Despre navlu (chirie) (571—591).
Cap. IV. Despre călători, (art. 592—600).

5. Despre împrumutul maritim (Titl. V. 601—615).
6. Despre asigurarea contra riscurilor navigaţiunei. (Titl. VI, art. 616—653).

Cap. I. Contractul de asigurare şi despre obligaţiunile asigurătorului şi asiguratului (616—643).
Cap. II. Despre abandon (art. 644—653).

7. Despre avarii şi despre contribuţiune. (Titl. VII. art. 654—671).

Cap. I. Despre avarii (art. 654—658).
Cap. II. Despre contribuţiune (art. 659—671).

8. Despre pagubele cauzate prin lovirea vaselor (abordagiu) (Titl. VIII, art. 672—677).
9. Despre creanţele privilegiate. (Titl. VX, art. 678—682).

Cap. I. Dispoziţiuni generale (art. 678—677).
Cap. II. Despre creanţele privilegiate asupra lucrurilor încărcate (art. 683 şi 684).
Cap. III. Despre creanţele privilegiate asupra navlului (685).
Cap. IV. Despre creanţele privilegiate asupra vaselor (686—694).

9. Dreptul maritim se încadrează în ştiinţa dreptului ca o ramură a dreptului comercial, din care, — după părerea celor mai mulţi autori — pare a se fi desvoltat. Autorii mai afirmă că tot din dreptul comercial, s'a desvoltat, mai târziu şi dreptul industrial.

Noi credem că dacă dreptul maritim nu s'a dezvoltat înaintea dreptului comercial terestru, atunci apariţia lor a fost concomitentă, iar dezvoltarea lor paralelă.

Dreptul maritim ca şi cel comercial păstrează legături şi raporturi cu dreptul internaţional privat şi public.

Activitatea omenească, atât de variată în desfăşurarea ei, e dominată de trei categorii de raporturi :

1. Raporturi între locuitorii aceluiaşi Stat ;

2. Raporturi între locuitorii din un Stat, cu locuitorii din alt Stat.

3. Raporturi între State.

Raporturile dintre locuitorii aceluiaşi Stat, sunt la rândul lor : a) de la individ la individ — numite raporturi de drept privat.

b) între individ şi Stat şi autorităţile constituite în Stat — numite raporturi de drept public.

Raporturile dintre locuitorii unui Stat, cu locuitorii altui Stat, sunt raporturi de drept internaţional privat — fiecare individ lucrează pentru interesul său privat, dar ca membru al altei naţiuni de cât al aceleia unde drepturile sale au a se exercita.

In fine sunt chestiuni şi probleme cari se tratează, şi nu se pot trata altfel de cât dela o naţiune la alta — considerate ca unităţi politice independente, reprezentantul legal al naţiunei. Statul este acel care tratează şi stabileşte raporturile dela o naţiune la alta, de la un Stat la altul.

Acestea sunt raporturile de drept internaţional public. Interesele particulare când sunt ocrotite de Stat, care le regulamentează de comun acord cu un alt Stat — trec şi ele în domeniul dreptului internaţional public.

Activitatea comercială, în genere, şi cea maritimă în special, pentru anume probleme are deci raporturi cu dreptul internaţional privat şi cu cel public.

INDATORIRILE COMANDANTULUI

Mandatul căpitanului de pe vasele de comerţ

CONST. C. TONEGARU
Avocat S. M. R.

Persoana însărcinată cu comanda unui vas comercial se numeşte după codul nostru de comerţ confor. art. 506, *căpitan* sau *patron*. Tot astfel conf. disp. art. 1 din legea organizării marinei comerciale, comandanţii vaselor cu pânze sau cu motor oarecare ia denumirea de *căpitan*.

Persoana care ia comanda unui vas, nefiind autorizată sau în drept de a o lua, se pedepseşte cu închisoare dela 15 zile la 3 luni şi cu amendă, potrivit disp. art. 42 din legea organizării marinei comerciale.

Inainte de plecarea din port, căpitanul vasului de comerţ, cunoscut în practică sub denumirea generică de *comandant*, în afară de atribuţiunile sale de ordin administrativ intern pentru angajarea echipajului, *semnează ordinele de încărcare, eliberează recipisele de primirea mărfurilor*, eventual *a poştei* şi *gropurilor* precum şi la încărcări *semnează conosamentele* mărfurilor încărcate.

In timpul călătoriei este detentorul unei puteri absolute în limitele legei, faţă de toate persoanele aflate la bord, asupra întreg încărcământului ca şi asupra corpului de vas ce comandă.

Cine îi dă aceste împuterniciri ?

Prin derogare dela disp. art. 394 cod. com., mandatul căpitanului de vas este expres, fără a fi ţinut să aibă forma autentică comună, cu excepţiile prevăzute în anumite cazuri.

Disp. art. 520 cod. com. împuterniceşte pe căpitan, în cursul călătoriei, să notifice, dacă e urgenţă, orice acte sau chiar să pornească judecată în numele şi în interesul proprietarilor vasului, întrucât priveşte vasul şi navigaţiunea cu care este însărcinat.

Asemenea, cei de al treilea, când se vor afla în alt loc decât acela unde domiciliază proprietarul vasului, sau acei ce-i reprezintă, pot să facă somaţiuni, să urmărească sau să intenteze acţiuni, contra căpitanului, întrucât priveşte faptele lui sau ale echipajului, sau obligaţiunile contractate de el în cursul expediţiunei.

Actele trebuesc notificate, sau personal căpitanului, sau la bordul vasului.

Proprietarii pot întotdeauna să-şi însuşească judecata pornită de căpitan sau contra lui.

E capul societăţii la bord, ca şi primarul într'o comună, unde reuniunea persoanelor ce conveţuesc la un loc, au nevoe de un şef. Tot astfel la bord, oamenii din echipaj formând o mică societate au nevoe de un şef pentru supravegherea ordinei, a chestiunilor edilitare la vas, a aplicării legilor ţării al cărui pavilon îl poartă vasul, precum şi a altor legi străine şi anume ale ţărilor spre care vasul se îndreaptă sau în apele teritoriale ale acelor ţări.

Viza autorităţii portului de plecare conferă comandantului dreptul său de şef al echipajului precum şi a tuturor atribuţiilor ce decurg din această înaltă calitate.

In alte ţări maritime, autoritatea comandantului se întinde în afară de persoanele echipajului de sub comanda sa, şi asupra altor vase de acelaş pavilion cu al său, în cazul când, aflându-se în rada vreunui port străin în care nu se află vre un vas de război conaţional, iar el fiind cel mai vechi şi posedând brevetul de lungă cursă, are dreptul de poliţie asupra tutulor celorlalte vase aflate ancorate putând să arboreze pavilionul triunghiular ca semn vizibil de întindere al autorităţei sale.

In acest caz, litigiile dintre persoanele care formează echipajele celorlalte vase, precum şi orice abateri care intră în competinţa comandantului titular, sunt judecate la bordul vasului comandantului celui mai superior în brevet, ca şi în vechime.

E ofiţer de stare civilă, căci dresează actele de naştere şi de deces în conformitate cu dispoziţiunile art. 45—74 şi 71—72 c. civ.

E magistrat notar public, căci îndeplineşte parte din funcţiunile magistratului de notariat în ceeace priveşte autentificarea testamentele, căci testamentele date pe mare în prezenţa căpitanului, conf. dispoziţiunilor art. 874—886 cod. civil, sunt valabile ca şi acelea autentice. Asistă şi îndeplineşte formele cerute de lege nu numai la testamentele persoanelor din echipaj, ci şi a celorlalţi călători.

E judecător de instrucţie, căci conform dispoziţiunilor art. 98 din legea marinei comerciale, constată abaterile disciplinare ale echipajului, delictele ca şi crimele, luând depoziţiile personalului de serviciu şi dresând cuvenitele procese verbale.

Din acest punct de vedere, are rolul şi de judecător de instrucţie şi de notariat.

E ofiţer de poliţie, căci are puterea disciplinară asupra tuturor persoanelor aflate la bord.

Astfel, în virtutea dispoziţiunilor art. 16 din legea marinei comerciale, poate să ia cuvenite măsuri faţă de echipaj şi călători, pentru asigurarea bunei rânduieli, siguranţa vasului şi a călătorilor, putând să consemneze în cabine pe acei călători care n'ar voi în nici un chip să se supue măsurilor luate de el în scopurile de mai sus.

E mandatarul comercial al armatorului său, în baza obligaţiilor cu care este însărcinat de către dispoziţiile dictate de titlul II, din cartea II-a codului de comerţ (fără a fi nevoe a i se da mandat scris).

Nimeni nu poate să reprezinte pe altul în faţa autorităţilor administrative şi judecătoreşti fără a fi împuternicit.

Prin excepţie dela această regulă, comandantul reprezintă pe armator sau pe proprietarul său, fără să aibă asupra sa o procură realmente scrisă.

Simpla constatare a poziţiei sale pe rolul de echipaj îi dă acest drept.

In anumite cazuri însă s. ex. în acelea prevăzute de disp. art. 516 şi 523 cod. com., comandantul nu poate să facă anumite operaţiuni fără speciala autorizare a proprietarului sau armatorului său.

Altfel cade în prevederile disp. art. 397 cod. com.

Pescărie

Momentele care au favorizat nimicirea peştilor din apele curgătoare de munte.

de Dr. Zaharia Popovici

Prin acest articol încerc să întregesc articolul d-lui Ion Al. Brătescu-Voineşti, publicat în numărul 5 din anul acesta al acestei reviste, sub titlul „Cu undiţa". Constatările triste pe cari le-a făcut d-sa trebuiau să trezească în aceea, pe cari îi interesează în deaproape apele curgătoare de munte, interesul dorit.

De mai bine de doi ani mă frământă şi pe mine aceeaşi problemă. In tot acest timp am căutat a sintetiza pe de o parte cauzele şi momentele cari au dus la nimicirea peştilor din apele de munte, pe de altă parte mijloacele cari ne stau la dispoziţie pentru îndreptarea răului.

In articolul de faţă mă voi rezuma numai la schiţarea momentelor mai însemnate cari au dus la nimicirea peştilor şi sărăcirea apelor de munte, pentruca într'un articol viitor să arăt căile pe cari se poate păşi la vindecarea rănilor de acum.

*

Momentele care au favorizat această nimicire sunt multiple. Un rol mai însemnat au jucat următoarele :

a) războiul mondial şi perioada imediat următoare ;
b) mentalitatea ţăranului ;
c) desvoltarea progresivă a industriei ;
d) necunoaşterea şi nerespectarea legilor ;
e) lipsa unui control serios ;
f) criza.

a) *Influenţa războiului mondial şi a perioadei imediat următoare.*

In anii de restrişte, în cari popoarele civilizate ale bătrânului continent european şi-au încrucişat spadele, împroşcând ură, durere şi suferinţă între oameni, devastând şi distrugând ceeace s'a chivernisit şi construit în zeci de ani de muncă trudnică, năprasnicul foc al războiului s'a abătut şi asupra meleagurilor ţării noastre.

Pagubele cauzate de el pe toate tărâmurile, desigur că nu au fost mici.

In ceeace priveşte apele curgătoare de munte, se poate afirma că ele au suferit în această perioadă, pe alocuri, o influenţă regeneratoare de viaţă, în cea mai mare parte însă urmările au fost dezastruoase.

In timpul luptelor, activitatea pescarilor fiind restrânsă sau chiar oprită, peştii au avut timp să se reproducă şi să se desvolte în condiţiuni favorabile. Natura şi-a continuat, aşa dar, opera constructivă în timp ce oamenii se munciau zi şi noapte să descopere, construiască şi să pună în funcţiune aparate din ce în ce mai perfecţionate, nu numai pentru a se distruge reciproc, ci şi pentru a ruina şi nimici ceea ce a creat natura. Numai aşa se explică de ce, în anii ce au urmat imediat după război, pescuitul în unele ape de munte a putut da roade satisfăcătoare.

Dar în multe ape de munte, soldaţii şi ţăranii, având la dispoziţie materii explosibile în cantităţi considerabile, se întreceau în prinderea peştilor cu mijlocul comod de a arunca în pârâu câte un cartuş de dinamită sau câte o grenadă. Mijlocul acesta barbar de pescuit era, e drept, cunoscut de mai înainte, După *Antipa* [1]), dinamita a fost introdusă mai întâi pe valea Bistriţei de Italienii cari lucrau acolo la o şosea. In Transilvania întrebuinţarea ei datează din timpul când sătenii au început a lucra prin mine. Ea era însă puţin răspândită din cauza pedepselor aspre. Războiul a distrus această teamă, a stricat moravurile, a înrăutăţit oamenii, întărâtându-i în pornirile lor criminale. La aceasta a contribuit şi faptul că lipsea hrana, iar controlul asupra pescuitului nu-l mai exercita nimeni.

In timpul păcii, care a urmat războiului mondial, pescuitul ilegal şi abuziv a continuat să fie un mijloc de a ajunge la un câştig nemuncit. In modul acesta pescuitul orb şi exagerat a secătuit în scurtă vreme apele de peşti.

b) *Mentalitatea populaţiei riverane.*

La noi ca şi aiurea, există mentalitatea că permisul de pescuit îţi revine de drept şi nimeni nu are dreptul să ţi-l retragă. In memoriul Soc. din Sibiu, se relevă această stare de fapte astfel : „Ţăranul nu se gândeşte la viitor. Nu-i trece prin minte să dea drumul vreunui peşte mic, pe care l-a prins, ca să crească. Nu respectă perioada de incubaţie. Prin faptul că peştii în perioada depunerii ouălor apar în cantităţi mari şi sunt relativ mai uşor de prins, ţăranul se năpusteşte întotdeauna şi pretutindeni asupra lor, nimicind astfel într'o singură zi milioane de peşti în ouă. In cele mai multe ţinuturi, ţăranul consideră peştele ca *res nullius*, ca un lucru, de

---

[1]) *Antipa Gr.* : Pescăria şi pescuitul în România, 1916, pag. 90.

care fiecare poate dispune, ca aerul, ca lumina. De aceea nu respectă nici o ordonanţă, pescueşte pretutindeni, ba mai mult, ameninţă pe acel care vrea să-l împiedice".

In acest memoriu nu se spune însă nimic de obiceiul pescarilor noştri amatori de a nu ţine seama de art. de lege, care prevede cruţarea peştelui sub mărimea minimală de 20 cm. Numărul celor, care aruncă înapoi în apă păstrăvii mici, cari s'au prins în undiţa lor, este mic, dacă nu chiar inexistent.

c) *Desvoltarea progresivă a industriei.*

In ultimele 3 decenii, industria a luat o desvoltare nebănuită mai înainte, culminând în perioada primilor ani de după război. Ideea creerii unei industrii naţionale a stăpânit mult timp pe guvernanţii ţării şi astfel se înţelege că nu s'au cruţat mijloacele de înfăptuire. In toate unghiurile ţării au răsărit fabrici, mori şi alte întreprinderi industriale. In cele mai multe cazuri ele s'au aşezat pe lângă ape curgătoare, care le puteau furniza pe de o parte forţa motrice, pe de altă parte o cale ieftină pentru scurgerea rezidurilor industriale. Acizi, otrăvuri şi fel de fel de murdării au îmbâcsit apele, o operă la care au contribuit şi canalizările din centrele modernizate, încât peştii din aceste ape au trebuit să se răărească. Cine se îndoieşte de acest adevăr, poate merge în regiunea petroliferă a ţării şi să încerce să pescuiască în apele înegrite de ulei şi păcură sau în apele infectate de scurgerile fabricilor de oţet, spirt, celuloză, etc. Chiar între mori, câte nu sunt cari distrug între roţile lor mii de peşti. Şi toate acestea ca o sfidare a legilor ţării, între cari există un articol, care prevede clar că: „este oprit de a arunca, a conduce sau a lăsa să se scurgă în apele deschise resturile dela stabilimentele industriale, agricole, etc., cari conţin în ele materii de aşa natură şi în aşa cantităţi încât ar produce stricăciuni peştilor". (Art. 31, al. I din legea asupra pescuitului). Un alt articol prevede că: „pentru a apăra pescuitul în contra stricăciunilor ce i se aduc prin turbine, Ministerul Domeniilor poate obliga pe oricine va face asemenea instalaţiuni să ia măsurile necesare (site metalice în jurul turbinei, etc.), cari să oprească intrarea peştilor în turbine. Cheltuelile de facerea şi îngrijirea acestor instalaţiuni vor privi pe proprietarul turbinei". (Art. 33, al. I).

d) *Necunoaşterea şi nerespectarea legilor.*

Acest fapt în România este la ordinea zilei. Pentru răspândirea cunoştinţelor asupra acestor legi în popor, Statul nu a luat destule măsuri, iar cei interesaţi caută cu tot dinadinsul să nu le cunoască, pentru a nu-şi îngreuia existenţa cu respectarea lor şi cu îndatoririle, cari ar rezulta din această respectare. In asemenea condiţiuni se înţelege că orice lege, ori cât de bună ar fi, nu are nici o valoare. Mai ales în zona muntoasă a ţării unde satele sunt la depărtări mari între ele, iar populaţia e îndepărtată de centre mari, ţăranii cresc într'o libertate prea mare, pentru a se supune tuturor legilor acestei ţări. De aceea, tocmai în aceste regiuni, fiecare pescueşte cât vrea, cum vrea şi cât poate.

e) *Lipsa contrôlului.*

Jandarmii din comune nu numai că nu supraveghează respectarea legii pescuitului, dar se îndeletnicesc chiar şi ei cu pescuitul fraudulos. Astfel, în diferite comune din Banat şi desigur şi în alte părţi ale ţării, — silvicultorii — care ar trebui să fie cei dintâi în apărarea acestui avut al ţării, nu au până acum nici un ordin pentru exercitarea controlului asupra pescuitului în apele de munte. Dar chiar dacă l'ar avea, nu l'ar exercita, pentru că nu sunt pătrunşi de importanţa lui.

In fine, societăţile particulare de pescuit sunt abia la începutul desvoltării lor, astfel că nici ele nu pot colabora intens la exercitarea unui control. Şi unde nu e nici un fel de control, acolo domneşte desordinea.

f) *Criza.*

Acesta este un factor, care a contribuit în largă măsură, la sărăcirea apelor de munte.

Catastrofala scădere de preţuri a produselor agricole şi protecţionismul exagerat al tarifelor vamale din chiar ţările cele mai liberale din lume sunt notele caracteristice ale deceniului al treilea al secolului nostru, care are un caracter mondial. Ea s'a răsfrânt şi asupra ţării noastre, în chip cu atât mai simţitor, cu cât aci 80%, din populaţie se ocupă aproape exclusiv cu agricultură.

Sărăcia dela sate s'a abătut asupra oraşelor şi întregului Stat. Astăzi populaţia noastră este sărăcită; în acelaş timp însă alimentele s'au scumpit peste măsură. Populaţia săracă se vede nevoită să recurgă la toate mijloacele, permise şi nepermise, pentru a-şi procura hrana. Este firesc ca în această preocupare ea să se dedea şi la furt de peşte din apele de toate categoriile, cu atât mai mult cu cât apele sunt considerate *ale Statului şi deci ale tuturor*. Este o afirmaţie, pe care am auzit-o în nenumărate rânduri dela braconierii prinşi în flagrant delict. Ori, furtul de peşte se exercită în zona apelor de munte foarte uşor, căci acolo nu există nici un control; de altă parte se întrebuinţează toate mijloacele nepermise de pescuit.

In acest chip apele noastre îşi pierd valoarea lor productivă în scurtă vreme şi după învingerea crizei vor trebui să treacă ani, până când, prin muncă ordonată, să se poată reface, ceeace s'a distrus în timpul acestei crize.

Navigaţie de plăcere, canotaj, natafie

Despre arborele helicei

(continuare din No. 6)

de N. CARANFIL

In o barcă cu motor, cele mai multe dificultăţi provin din o greşită instalaţiune a arborelui helicei. Sau vibrează şi sfârşeşte prin a se rupe; sau lagărul se încălzeşte, arborele se gripează şi se rupe; sau nefiind în linie cu cel al motorului, se gripează lagărul ambreiajului, etc.

Materialul din care arborele de helice este făcut trebue să îndeplinească anumite condiţiuni speciale: să fie suficient de dur pentru a nu se uza în lagăr, să aibă o rigiditate mare căci prin flexibilitate ar da vibraţiuni întregii bărci pe lângă alte neajunsuri, apoi, trebue să aibă o rezistenţă mare la ruptură în special prin torsiune şi în fine trebue să nu fie atacat de apa de mare şi nici să dea naştere la fenomene de electroliză cu metalele învecinate.

Fără îndoială, că pentru rezistenţa la torsiune şi la forfecare, cel mai indicat este oţelul şi în special metalul *Monel*. La corosiune însă, oţelul nu rezistă şi de aceia în bărcile de mare se utilizează în special arbori în bronz laminat cu toate că sunt mai puţin rigizi şi mai puţin rezistenţi decât oţelul.

Metalul *Monel* este superior bronzului special, dar este scump şi nu se găseşte ori unde. El va fi preferat pentru bărcile de curse şi şalupele rapide. Arborii în oţel îmbrăcaţi cu bronz, nu sunt de povăţuit.

Diametrul arborelui, depinde de puterea ce trebue să transmită

şi de numărul de învârtituri a arborelui (nu a motorului). Iată câteva indicaţiuni pentru arbori în bronz special laminat sau metal *Monel*.

Puterea H.P.	Invârtituri pe minut	Diametrul arbore în ţoli
15	600	1
15	800	7/8
25	800	1 1/16
40	800	1 1/4
60	800	1 3/8
10	1000	3/ŧ
20	1000	7/8
30	1000	1 1/8
50	1000	1 1/4
5 la 30	2000	3/4
40 la 50	2000	1
5 la 50	2500 la 3500	7/8

Pentru şlepuri, bărci de povară, aceste diametre pot fi sporite cu 20% ; aceste diametre sunt socotite astfel ca distanţa între palierele de susţinere ale arborelui să nu fie mai depărtate de 1,20 metru pentru diametrele de 1 Ţol sau mai mici, iar pentru cele cuprinse între 1 şi 1 3/4 între distanţă, va putea fi sporită astfel ca dela $1^3/_4$ să ajungă la 2 metri.

Aliniamentul.

Am mai atras atenţiunea că partea cea mai dificilă a instalaţiunii propulsiunii cu helice şi motor interior în o barcă, o reprezintă aliniamentul arborilor.

Dificultăţile sunt sporite prin schimbarea formei bărcii care fiind construită în lemn nu reprezintă ceva nedeformabil. O bună precauţiune este să nu se facă alinierea în o barcă nouă înainte ca aceasta să fi fost deja pe apă. Proprietarul bărcii trebue să aibă în grijă ca de mai multe ori pe an să verifice aliniamentul (am arătat cum, la capitolul montajului motorului).

Pe cât posibil, se va evita arbori de helice prea lungi şi dacă nu este posibil, nici odată nu vor fi de tipul rigid ci vor fi secţionaţi în trei bucăţi, unite prin două legături în cruce cardan (ca la automobile). Un singur cardan nu este suficient pentru anularea efectului unei alinieri stricate. In bărcile până la 10 metri este de prisos a aşeza astfel de legături.

Nici aşezarea motorului chiar lângă lagărul arborelui helice nu este o bună soluţiune.

Montând arborele de helice trebue ţinut seama ca helicea să poată fi scoasă fără a demonta arborele, adică să rămână loc suficient între extremitatea lui şi cârma vasului. Deasemeni se va verifica dacă aripile helicei nu vor lovi coca vasului sau cârma.

Când helicea nu poate fi aşezată imediat la eşirea arborelui din coca vasului, se va monta un lagăr exterior pentru susţinerea extremităţii arborelui, imediat înainte de helice.

Arborele helicei pătrunde în interiorul bărcii prin un tub în bronz care la extremitatea din barca are o presetupă adică o astupătură cu un cordon uns presat prin o piuliţă specială. Presetupa are un ungător de grăsime care trebue să fie adesea verificat. Când vasul va sta mai multă vreme pe loc, se strânge piuliţa. La pornire, se deşurubează puţin. *Presetupa trebue aşezată în un loc uşor accesibil* pentru control uşor în cursul navigaţiunei, în special ca să se verifice temperatura lui.

La cealaltă extremitate a tubului, arborele trece prin o piesă de lemn de gaiac. Acest lemn în apă, suportă foarte bine frecarea arborelui de bronz.

Dacă motorul nu este prevăzut pentru primirea împingerii produsă de helice prin arborele port helice, atunci un palier special în acest scop va fi montat şi fixat solid pe crivaci speciali. Prin dânsul helicea împinge barca.

Un sport de apă luat dela Polinesieni şi dela Chinezi

de Ap. D. CULEA

Dacă am luat dela sălbatici motive de dansuri la modă azi şi eri —tango-ul, rumba, kake-walk-ul — dece n'am învăţa dela aceşti primitivi ai civilizaţiei şi alte deprinderi practice pentru a ne adapta cerinţelor vieţii în împrejurări asemănătoare ?

Ceeace noi numim exerciţiu fizic de petrecere şi de întărire — sportul — la Eschimoşi e toată şcoala vieţii pentru fiii lor, ca să ştie să meargă iute pe zăpadă şi să mâne luntrea (cajacul). Băieţii de Eschimoşi se antrenează ajungând îndemânatici amfibii, graţie minunatei luntre de oase şi piele (cajacul) cu care pot să treacă şi pe subt apă ca păsările înotătoare. Dela patina de uscat, dela ski-ul, — s'a trecut la patina de apă, şi ea invenţie împrumutată dela sălbaticii Pacificului pentru ca să facă deliciile câtorva sportmeni nautici, până s'o populariza.

Englezii şi Americanii numesc acest sport „Lunecare pe faţa apei" (surf riding).

Polinesienii se deprind din copilărie şi din vechi timpuri cu ţinerea în picioare deasupra apei, cumpănindu-se pe o scândură ovală ca de 2 m. Această scândură în chip de scut, Polinesianul o poartă în spate şi cu ajutorul ei trece râurile şi strâmtorile dintre insulile apropiate. Călătorii vorbesc cu admiraţie despre şcoala aceasta de plutire dealungul coastelor pe care o fac micii Polinesieni, ca să se pregătească pentru profesia părinţilor navigatori cu pirogele. Se aşează cu pântecele pe scândura ovală ; lovesc în apă cu mâinile şi picioarele şi astfel scândura lunecă domol ca o broască ţestoasă pe faţa apei. Partea a doua a lecţiei este scularea în picioare pe scutul plutitor şi cumpănirea în timp ce scutul plutește mânat de curentul apei. Cei antrenaţi se ţin nemişcaţi ca niște statui de bronz lipite de scândura plutitoare. Şi este un spectacol măreţ să priveşti dela mal cum aceste bronzuri în carne şi oase se ridică şi se cufundă pe crestele spumate cu repeziciunea valurilor cari aleargă spre ţărm. Odată ajunşi aici, băeţandrii îmbătaţi de biruinţa succesului îşi iau scutul şi pornesc iarăşi spre larg.

Exerciţiul acesta îl practică şi Chinezii.

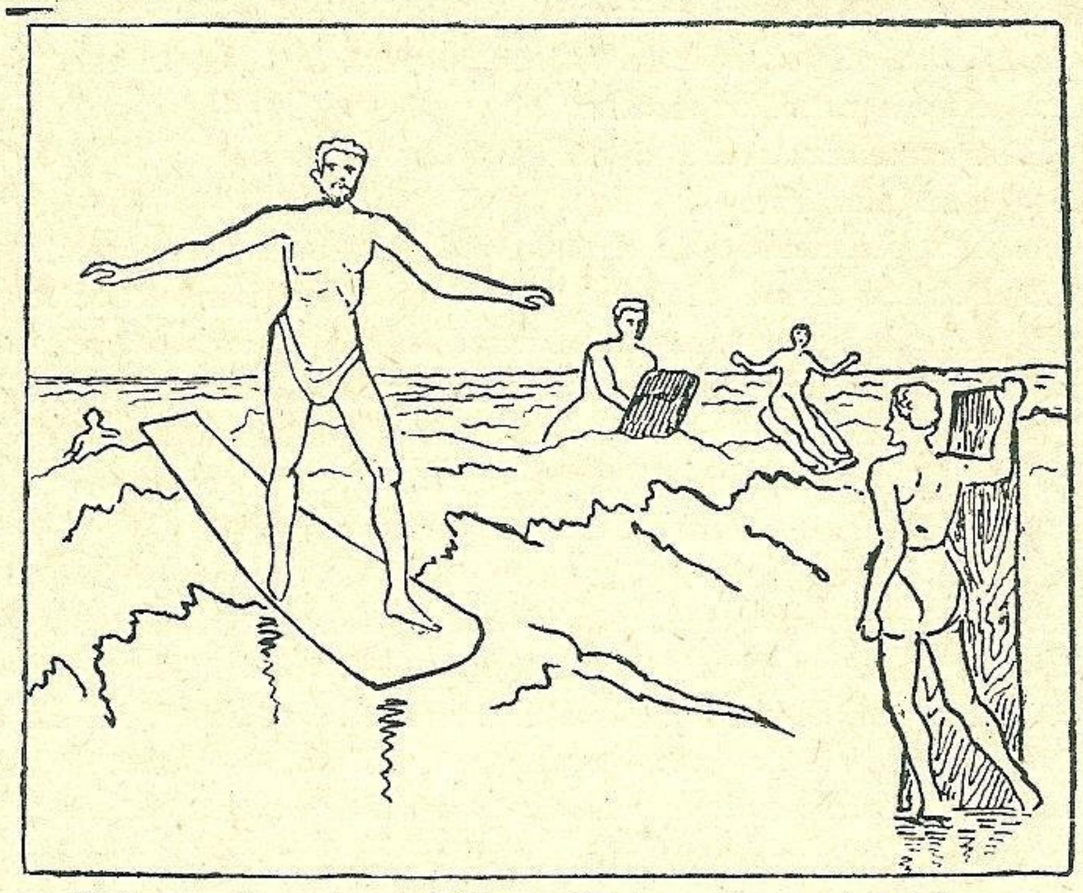
Povesteşte romancierul Blasco Ibanez în al său „Voyage au tour du monde" :

„Intr'o zi, înainte să ajungem la Hong-Kong am fost martor, la o privelişte de neînchipuit ceva ce n'aş fi crezut niciodată dacă n'aş fi văzut-o eu însumi. Eram între insula Formosa şi ţărmul Chinei, aproape de micul archipelag care poartă numele spaniol de Pescadores.

In această strâmtoare, furtunile sunt dese în cea mai mare parte a timpului, chiar dacă condiţiunile atmosferice sunt bune, vijelia neîncetată a valurilor e prea puternică pentru corăbiile mici.. Nu mult după răsăritul soarelui, câţiva marinari depe „Franconia" se

înştiinţează unii pe alţii şi aleargă către o margine a vasului. Mă uit cu mare băgare de seamă şi urmez în totul toate lămuririle lor pentru a vedea însfârşit o privelişte rară.

Trei chinezi, pe jumătate goi vin spre noi, în picioare, pe nişte valuri înalte, valuri care aveau povârnişurile lungi cari, când îi



Polinezienii se deprind din copilărie cu ţinerea în picioare deasupra apei...

ascundeau în văile săpate între ele, când îi ridicau din nou pe vârfurile lor pentru ca după câteva clipe să-i scufunde iar.

Numai când trec pe lângă vasul nostru sau mai bine zis când „Franconia" înaintând, ajunge să fie cu ei pe aceiaşi linie, îmi dau seama că ei se găsesc într'un fel de luntre, căreia i s'ar putea da numele de sicriu, lungă de 3 m. şi a cărei margine nu întrecea înălţimea valurilor decât de câţiva centimetri. Cum această barcă e plină de apă, deabia se poate zări marginea neagră ce e deasupra valurilor. Ei vâsleau neînchipuit de repede. Din când în când, unul din ei lăsa vâslele şi golea această albie. Şi astfel înaintau pe valurile furioase ale strâmtorii, cari în acea dimineaţă sdruncinau şi vaporul „Franconia".

N'am putut ghici spre ce localitate se îndreptau, In toate părţile nu se vedea decât apă. La acest ceas timpuriu al dimineţii, nu se putea lămuri ţărmurile Chinei sau ale Formosei ; şi chiar de s'ar fi zărit, ele nu s'ar fi înfăţişat decât ca nişte munţi albăstrui cu formele deabia schiţate din pricina depărtării. Poate fi-vor marinari Chinezi cari s'au scoborât dintr'una din acele jonci cari se văd la orizont când înălţându-se când scoborându-se şi cari se îndreaptă acum liniştiţi spre o altă joncă îndepărtată ?

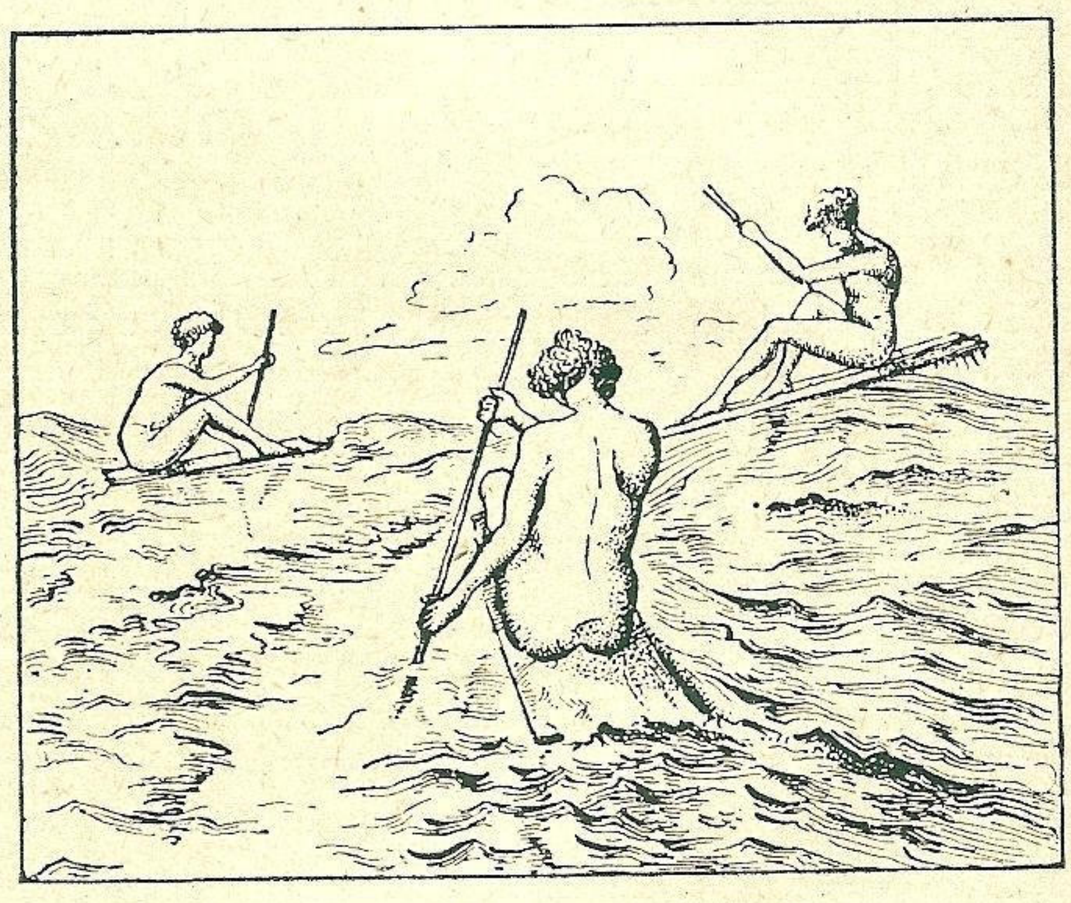
Ofiţerul de serviciu depe vapor începu să ne laude, zâmbind, această îndrăzneală ; şi e foarte încredinţat că Chinezii, ar fi cei mai buni marinari din lume dacă ar avea şefi ce ar şti să le comande. Cei trei plutitori peste ape au trecut înaintea vaporului nostru fără a întoarce capul pentru a-l privi. Ei ne întorc spatele cu o nepăsare maiestoasă. Noi îi vedem urcând şi scoborând pe munţii de valuri înfuriate. De câte ori îi zărim, tot mai mici par. Mersul vaporului nostru în direcţie contrară îi îndepărtează de noi cu o mare repeziciune. Sicriul plutitor cu marinarii chinezi se vede acum ca un mic dop, pe care culmile valurilor şi l-ar arunca unul altuia, când ridicându-se, când prăbuşindu-se. Curând nu mai e decât în punct, apoi... nimic.

Pare că Marea i-ar fi înghiiţt. Văzând această îndrăzneală fără seamă, se înţeleg aventurile şi faptele acestor piraţi galbeni cari în alte veacuri au băgat spaima în Imperiul chinez".

Ne întoarcem acum acasă dintr'o lungă călătorie imaginară cu încredere că această admirabilă şcoală de apă a orientalilor ne este nouă o necesitate de viaţă dealungul coastelor noastre pustii, sau cu aşezări româneşti întoarse cu spatele spre apă.

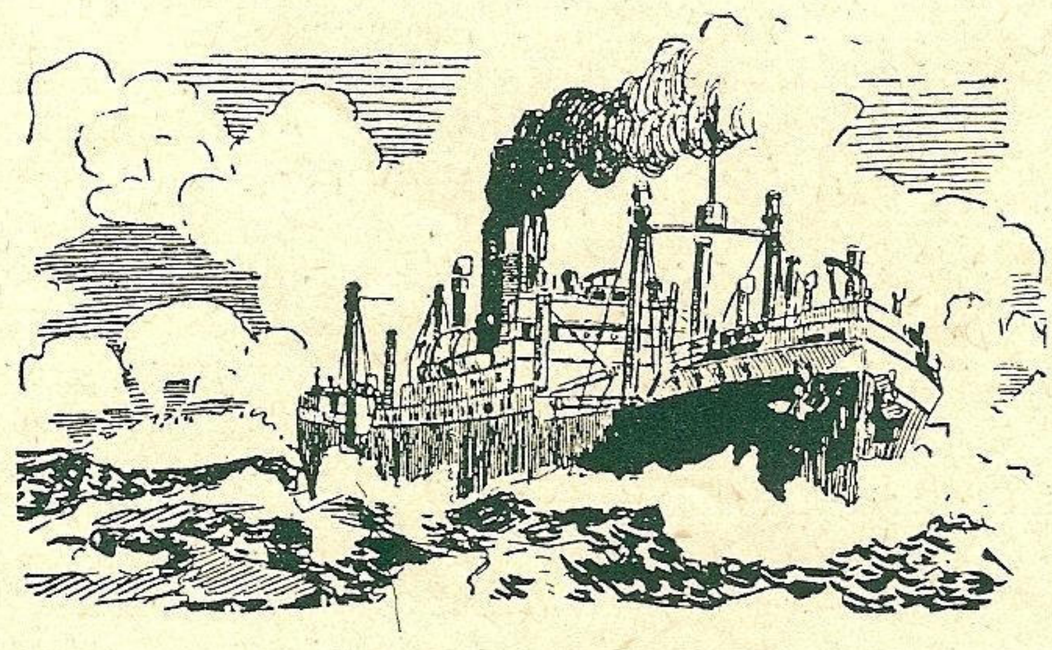
Ceeace Francezii, Englezii, Germanii şi celelalte popoare cu litoral maritim practică de mult, noi trebuie să începem de acum înainte.

Un sport de apă, cu plutirea pe pântece deasupra unei scânduri, am apucat şi eu în copilărie, ca şi iniţiarea în înnot cu tivgele legate pe subţiori. Băeţandrii noştri trebuie să-l reia, dându-i măcar ceva din amploarea obişnuită dealungul coastelor Oceaniei aşa cum îl arată Alain Gerbault. Dealtfel şi Ministerul Instrucţiei are



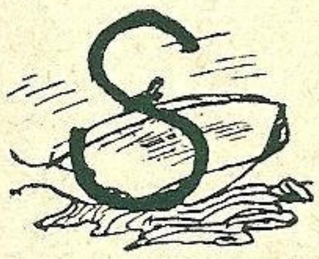
Ei vâsleau neînchipuit de repede.

acum toată înţelegerea să prevadă obligativitatea sporturilor de apă potrivite, cu deosebire înnotul ,mai ales în regiunea apelor, aşa după cum e obligat în şcolile din Franţa. In Germania nici un absolvent de şcoală secundară nu-şi poate ridica diploma dacă nu face dovadă că ştie a înnota.



NU VĂ INECAŢI

de Dr. EUGEN T. PETRESCU



e pare curios titlul acesta. S'ar putea oare ca, în afară de hotărâţii sinucigaşi, să mai fie şi altă lume doritoare să se înece ?

Plăcerile înecului nu atrage pe nimeni, fiţi siguri. Dar, imprudenţa sau dorinţa de a atrage admiraţia, sunt lucruri cari stăpânesc pe mulţi şi cari se avântă la pericol în apă în tocmai ca şi cum ar dori să se înece. In afară de aceste numeroase cazuri, mai avem un însemnat număr de nenorociri datorite necunoaşterei pericolelor la cari adeseori suntem expuşi în diverse împrejurări, fără să ne dăm seama.

In numerile trecute ale acestei reviste am propus un însemnat număr de măsuri pentru prevenirea înecului. Să presupunem că toate acele măsuri s'au pus în aplicare. Credeţi oare că vor fi suficiente pentru ca să nu se mai întâmple nici o nenorocire ?

Răspund categoric : nu.

Dacă s'ar lua măsurile pe cari le-am propus eu şi poate încă unele pe cari le-ar socoti bune cei în drept, numărul accidentelor prin înecare va fi redus simţitor dar nu de tot. De aceea trebue să ne intre bine în minte că nu este suficient ca numai alţii să ne poarte de grije.

„Dă din mâini Petre" zisa Domnul.

Ce sfat Dumnezeesc !

„Ajută-te pe tine însuţi" zice Smils, adâncul cugetător englez.

De sigur că cei cari vor sta departe de orice fel de apă, vor fi scutiţi de pericolul înecului. Nu mă voi adresa nici odată acestora, ci acelora cari sunt îndrăgostiţi de acest nepreţuit element al naturei : apa.

Câţi îndrăgostiţi de apă nu sunt aceia cari, fără să ştie frumosul sport al înotului, se scaldă în râuri, lacuri, mări ! Aceştia dau, de obicei, cel mai mare tribut de morţi, zeului Neptun. Să-i învăţăm cum să-şi cruţe viaţa, aceasta este una din cele mai bune fapte ale noastre. Care ar fi cel dintâi sfat ?

Să înveţe să înoate, ar părea cel dintâi lucru bun de făcut. Dar vai, câţi înotători buni nu s'au înecat şi câţi începători ai înotului nu au făcut acelaş lucru bizuindu-se mai mult de cât trebuia, pe forţele lor !

Iubitorilor de apă, pe cari vă admir, fiţi prudenţi în toate cazurile, fie că nu cunoaşteţi minunatul sport al înotului, fie că sunteţi şampioni sau artişti ai lui.

„Prudenţa este mama înţelepciunei".

Să ne gândim mai întâi la cei cari nu ştiu a înota. Curajul, fără nici un motiv serios, sau dorinţa de „a face pe grozavii", au trimis pe mulţi în „lumea dreptţilor".

Nu numai la noi dar şi în ţările cele mai occidentale, cum încep căldurile mari citim în ziare ştiri dureroase cari sună pe acest tipic : „Tânărului X fiindu-i cald, s'a dus la lacul Y, ca să scalde. Lacul fiind adânc şi el ne ştiind să înoate, s'a înecat. Prietenul său Z, voind să-i dea ajutor, s'a înecat şi el, etc.".

Pentru mine, cel dintâi sfat, nu este *învăţaţi înotul,* ci : *nu vă băgaţi într'o apă a cărei adâncime şi pericole nu le cunoaşteţi.*

Bine înţeles că spunând acestea, nu mă gândesc a tăia orice entusiasm viitorilor sportivi nautici. Repet, este vorba numai de prudenţă. Am văzut pe unii cărora le era frică să intre în ape adânci până la... glesne, dar cari prin forţa împrejurărilor, au devenit mai târziu foarte buni înotători.

Studiind cauzele cari fac pe unii neînotători şi chiar pe unii buni înotători, să se înece, am ajuns a le găsi în oarecare măsură. In acelaş timp, din experienţa altora şi din nenumărate încercări proprii, am dedus şi unele sfaturi pentru prevenirea acestui accident, precum şi salvarea prin mijloace proprii, când în apropiere nu se află nimeni cari să ne ajute.

Trebuesc luate în considerare trei feluri de ape : ape curgătoare (râuri, fluvii), lacuri, mare.

Apele curgătoare repezi, cum sunt râurile din regiunile muntoase, sau chiar deluroase, sunt foarte periculoase când adâncimea lor trece peste genunchi. Intr'adevăr, albia lor fiind presărată cu pietre, uşor se poate pierde echilibrul şi torentul culcându-ne, apa ne poate asfixia. Ba mai mult încă, dacă ne isbim cu capul sau cu regiunea plexului stomacal de vreun bolovan, în aşa fel ca să fim ameţiţi, înecarea este sigură, când în apropiere nu este nimeni care să ne salveze.

Sunt unele râuri, puţin adânci, cu un curs liniştit şi cu fundul nisipos, cum sunt râurile de câmpie. Scăldatul în ele este foarte plăcut. Acestea prezintă primejdii foarte rare şi numai în anumite locuri. De aceea, înainte de a intra în ele, neînotătorul să facă bine a lua informaţii de la locuitorii din apropiere.

Râurile liniştite şi puţin adânci, prezintă de obicei, pericole în dreptul podurilor şi la mori. In jurul picioarelor podului, apa se învârteşte alungând nisipul de la fund şi adâncind acest loc până la 8—10 ori adâncimea normală a râului. Pentru bunii înotători, aceste locuri nu prezintă nici un pericol. Un singur lucru le atrag luare aminte : să nu se arunce în acest loc, de la înălţime, dacă nu cunoaşte foarte bine locul, de oarece se poate să cadă peste vreun stâlp de pod vechi, uitat aci de vremuri. S'au văzut multe accidente de acest fel.

La morile de pe râuri sunt două jghiaburi, scocuri, prin cari trece apa : unul este scocul din dreptul roţei şi altul alăturat, care lasă a trece apa când este în exces, sau când este închis scocul cel dintâi. In dreptul scocurilor, după cum este şi natural, apa căzând de la oarecare înălţime, nisipul de la fund este înlăturat, formând gropi adânci cari trec de înălţimea omului.

In aceste locuri, din cauza torentului, apa se învârteşte ca un vârtej, în formă de pâlnie. Poporul îi zice „ochi". Câtă lume nu se îneacă în aceste ochiuri ! Sunt asemenea ochiuri vestite, unde nu trece an fără ca să se înece cineva şi asupra cărora populaţia din apropiere crează legende.

Pentru neînotători, sfatul cel mai bun este să nu se bage... „unde nu le fierbe oala".

In ceeace priveşte pe înotători, asemenea locuri nu sunt de fel primejdioase, dacă ştiu să iasă din ele.

Cum se prezintă un ochi şi cum putem eşi din el ?

Am zis că ochiul are forma unei pâlnii care se învârteşte, aşa precum vedem că se face în mic, când învârtim o linguriţă într'un pahar cu apă. Cu cât suntem mai la suprafaţa apei, raza de acţiune este mai mare, dar forţa mai mică. Cu cât ne coborâm către fundul apei, deci către vârful pâlniei, cu atât raza de acţiune se micşorează, dar forţa se măreşte.

Când un bun înotător a căzut pe un asemenea loc, dacă înoată un înot care-i ţine corpul orizontal, cum ar fi spre pildă *crowl* sau „voinicește", din două-trei mişcări poate eşi repede din raza de acţiune a ochiului, aceasta ne fiind de obicei mai mare de doi metri.

Când înotătorul însă, înoată *brasse* sau „broşteşte", corpul este puţin oblic, cu picioarele în jos. Raza de acţiune fiind mai puternică aci, către vârf, îl împiedecă să vie la orizontal şi-l învârteşte până-i epuizează forţele.

In asemenea caz nu există de cât un singur mijloc uşor şi sigur de a eşi din vâltoare. Inotătorul se va lăsa la fund, către vârful pâlniei, unde raza acesteia poate ajunge în jurul a 50 centimetri şi va înota pe sub apă 2—3 metri, ieşind la suprafaţă destul de

departe de *ochi*. Ba, când ai ajuns la fund, adeseori te scoate afară torentul chiar fără să înoţi.

Cazul acesta din urmă l'am văzut de mult la un înotător începător, care avea teamă să cufunde capul în apă, dar căruia i-a făcut chiar apa acest serviciu, astfel că până să vină ajutorul, torentul l-a scos mai la vale pe prund.

Cum sunt încă mulţi înotători, mai ales începători, care-şi pierd cumpătul când dau cu capul la fund, le recomand cu toată căldura să facă exerciţiile de cufundarea capului în apă după metoda d-lui Lt. P. Epureanu.

După cum spuneam mai sus, sunt multe râuri adânci şi cu un curs liniştit. Pentru neînotători revin cu primul sfat de a nu se băga în aceste ape dacă nu le cunosc, sau dacă nu sunt stranduri cu ţarcuri speciale pentru ei.

Intrând într'o asemenea apă liniştită, ne putem înşela în aprecieri şi putem să ne înecăm uşor dacă nu ştim a înota. De obicei accidentul se întâmplă cam astfel : sau apa este adâncă brusc lângă ţărm şi cădem direct la fund, sau fundul apei, cum se întâmplă cel mai des, coboară lin.

In primul caz înecarea poate surveni imediat, nenorocitul neavând timp să strige cel puţin odată : ajutor. Şi chiar dacă este văzut de cei de pe mal când a căzut la fund, apa nefiind limpede şi torentul târându-l pe sub suprafaţa apei, ajutorul în cele mai multe cazuri nu se poate da.

In cel de al doilea caz, când fundul apei coboară lin, foarte mulţi, văzând că curentul apei nu este prea puternic, merg către mijlocul râului (sau fluviului), până când le ajunge apa în dreptul subţiorilor sau chiar umerilor. Aci se pot întâmpla două lucruri : sau fundul îşi schimbă aspectul coborând deodată brusc, apa trecând imediat peste noi, sau dintr'un neînsemnat motiv pierdem terenul de sub picioare, iar torentul profită pentru a ne târî dedesubt şi la adânc. Să nu se uite că cu cât înaintăm către mijlocul râului, forţa torentului se măreşte.

Pentru bunii înotători nu există asemenea pericole.

Atrag luarea aminte că *ochiuri* se pot forma şi în alte locuri ale râului în afară de mori şi de picioarele podurilor.

Lacurile prezintă primejdii specifice.

„Apele liniştite sunt adânci", sună un proverb care se aude la toate neamurile. Lăsând la oparte sensul figurativ al proverbului, trebue să ne gândim că multe fiinţe omeneşti vor fi pierit în apele liniştite ale lacurilor. Ce să mai vorbim de pericolul pe care-l prezintă lacurile în timp de furtună !

Fundul lacului, de obicei, porneşte lin de la ţărm către mijlocul lui. Acest fel de a zice este relativ, întru cât adâncimea poate începe de la 20—30 metri depărtare de ţărm şi tot aşa poate începe de la 2—3 metri.

Compoziţia fundului lacului, începând de la ţărm (la adânc nu are importanţă) diferă şi e bine s'o cunoaştem înainte de a intra în apă. La acelaş lac putem găsi locuri unde fundul este nisipos, uneori cu grăunţe măricele de nisip, cari ne dau sub picior un teren solid. De cele mai multe ori însă, de la ţărm pornind, dăm de un teren mâlos, format dintr'un mâl (nămol) fin, pe care, stând pe loc, după câteva clipe observăm cum ne cufundăm în el, încet, încet, în virtutea greutăţei, ajungând până la genunchi sau poate şi mai sus.

Când cineva intră într'un lac printr'un loc mâlos, în care i se înfundă picioarele, de sigur că nu va fi în pericol dacă apa are o adâncime de câţiva centimetri. Dar cum de obicei omul nu se mulţumeşte cu puţin, va înainta către mijlocul lacului, socotind că dacă apa îi trece puţin peste brâu, nu se poate îneca. Aci este pericolul cel mare căci picioarele scufundându-se în nămol, partea de sus a corpului se coboară în apă până la subţiori, până la umeri, până la... gură.

Nenorocitul face toate sforţările ca să scape din acest cleşte dar e în zadar. Când dă să scoată un picior din nămol, celălalt se scufundă şi mai mult, până când apa ajungând la gură, dacă nu sare cineva într'ajutor, înecarea este sigură. De foarte multe ori se întâmplă ca şi cel care dă ajutor să cadă victimă mişcărilor dezordonate pe care e silit să le facă în nămol împreună cu înecatul.

Mai e nevoe ca să sfătuesc pe neînotători ca să nu se bage în asemenea locuri ?

Lacurile pot prezinta unele pericole chiar pentru înotători dacă aceştia nu le ştiu din vreme. E vorba de ierburile aquatice. De fapt, pentru un bun înotător, nu atât ierburile aduc primejdia cât spaima, pierderea sângelui rece, pierderea curajului, pierderea încrederei în sine.

Sunt anumite porţiuni ale lacului unde plantele de apă cresc în abundenţă. Se poate întâmpla, mai ales când înotăm *brasse*, să se agaţe de picioarele noastre asemenea ierburi, sau să se încolăcească împrejurul trunchiului. Dacă suntem buni înotători, nu există nici un pericol.

Cel dintâi lucru de făcut, când ierburile s'au prins de noi, este să ne păstrăm sângele rece. Dacă vom căuta să ne debarasăm de ierburi cu mişcări violente, stând mai mult în poziţie oblică sau verticală (călcând apa), ne vom obosi peste măsură şi dacă mai vine o crampă pe deasupra, atunci suntem în pericol.

Când ierburile s'au prins de picioarele, mâinile, trupul înotătorului, acesta, păstrându-şi calmul, se va aşeza *în planşe*. Dacă ierburile agăţate nu sunt în aşa mare cantitate, va căuta să se îndepărteze din acel loc înotând pe spate, cu mişcări cât se poate de lente. Dacă ierburile încolăcite pe membre îngreuiază mişcările, atunci înotătorul, stând în planşe, le va desprinde încetişor, încetişor, de pe o mână, de pe cealaltă, de pe un picior, de pe celălalt, etc. Apoi, chiar dacă nu s'a desbărat complet de ierburi, va căuta să se depărteze din acel loc înotând uşor pe spate.

Un pericol pe care îl prezintă lacurile, în mod indirect, pentru înotător, este întinderea şi frumuseţea care-l ispitesc şi-l fac să se depărteze prea mult de ţărm. Pot surveni în asemenea cazuri contracturi muşchiulare denumite de unii *crampe*, cari sunt extrem de dureroase şi cari descurajează pe înotător până îl imobilizează.

Cum survine crampa şi ce trebue să facem ?

Când ne aruncăm brusc într'o apă rece, se întâmplă, în mod reflex, să ni se contracte un grup mai mic sau mai mare de muşchi, dându-ne o senzaţie neplăcută. Crampa nu este această contractură produsă de apa rece în mod reflex ci este o contractură survenită din supraactivitate muşchiulară.. Această contractură este însoţită de dureri foarte mari şi apa rece nu face de cât să le exagereze.

Prevenirea crampei şi mai ales a înecului în urma acestui accident, este cel dintâiu lucru care trebue să ne preocupe.

E de recomandat pentru înotători a nu se îndepărta prea mult de ţărm dacă : a) nu ştiu a coordona perfect mişcările membrelor cu respiraţia, b) dacă nu ştiu a face planşa la perfecţie, c) dacă nu ştiu să înoate pe spate la perfecţie, d) dacă nu ştiu să se dea la fund (plonge).

Inotătorul care a suferit vreodată de crampă, să nu se îndepărteze prea mult de ţărm dacă nu are perspective de a fi ajutat în caz de nevoe. Când doreşte să guste plăcerile neţărmurite ale înotului la larg, să roage pe cineva să-l urmărească cu barca la oarecare distanţă. Pentru cei cari vor călca acest din urmă sfat le recomand să dea atenţie cel puţin acestor două poveţe: a) să nu se aventureze la larg dacă nu au un însemnat număr de zile de antrenament, b) în totdeauna să parcurgă distanţa pe jumătate sau pe sfert din aceea pe care ar fi putut-o face.

In fine să presupunem că din vreun motiv oarecare ne cuprinde o crampă la o bună distanţă de ţărm. Ce e de făcut ?

Se poate întâmpla ca crampa să cuprindă un număr limitat de muşchi (cazul cel mai des), de pildă muşchii unei gambe. Contractura e puternică, dureroasă la culme, paralizantă. Ne vom aşeza

în planşe şi vom face un uşor masaj al regiunei dureroase. Se poate ca crampa să treacă după câteva clipe. Atunci pornim către ţărm, cu mişcări lente (brasse), ca să nu ne apuce crampa din nou.

Se poate întâmpla ca, cu tot masajul, crampa să nu treacă. Durerea este exasperantă, dar asta nu e un motiv să ne dăm morţii. Cu cele trei membre tefere, mai greu ce-i drept, vom înota către ţărm. In acest caz mai indicat este înotul pe spate, putând sta şi în repaos din când în când, în planşe. Trebue să suportăm durerea cu tot stoicismul posibil.

Se mai poate întâmpla ca crampa să cuprindă mai multe grupe de muşchi în acelaş timp, mergând până a ne paraliza câte şi patru membrele. In cazuri de acestea, când orice mişcare de avansare către ţărm ne este imposibilă, tot nu trebue să pierdem ultima speranţă. In cazuri de acestea ne aşezăm în planşe, facem cum putem fricţiuni pe diversele regiuni cuprinse de crampă şi dacă nu e chip să scăpăm de aceasta, aşteptăm până ne va veni ajutor de la ţărm. De obicei, aceia cari ştiu de plecarea noastră în larg, văzându-ne întârzierea, îşi închipue situaţia noastră şi trimit câte o barcă salvatoare.

Un sfat bun este de a nu pleca înotând singuri, la larg. Dacă avem un tovarăş care nu e cuprins de acest accident, poate să ne dea multe ajutoare: a) fricţionându-ne locul cuprins de crampă, b) ne poate aduce către ţărm permiţându-ne să ne sprijinim pe unul din umerii lui (mai recomandabil de cât apucarea cu amândouă mâinile), c) ajungând mai repede la ţărm va da alarma.

Marea îşi are farmecele şi.... pericolele ei. Mă voi referi numai la Marea Neagră, unde nu avem *maree* şi fiind singura care scaldă ţara noastră.

Pentru neînotători sfatul e simplu: să nu se bage în mare până nu au relaţiuni asupra fundului mării în acel loc şi mai ales când marea e agitată.

Pentru înotătorii în apă dulce cari vin la mare pentru întâia oară, le atrag atenţiunea că apa mării fiind mai densă, din cauza sării, vor avea o mai mare uşurinţă la plutire, când marea e liniştită. Dacă marea este însă agitată, avantajul densităţei nu mai are importanţă până când înotătorul nu prinde secretul înotului în valuri.

„Am înnotat o oră întreabă în bazinul X şi aici era să mă înec lângă ţărm, în câteva minute" îmi spunea un tânăr pe care am avut fericirea să-l salvez de la înec, la Techirghiol.

„Am trecut Dunărea dus şi întors, fără repaos şi nu mi s'a întâmplat asta" spunea iarăşi un prea sfânt preot care a păţit acelaş lucru.

Aspectul Mării Negre se schimbă, am putea zice, din oră în oră. Aci e liniştită şi netedă ca o oglindă, aci e agitată formând valuri mai mici, mai măricele sau mari de tot.

Când marea e liniştită, înotătorul de apă dulce înoată în ea cu voluptate. Să nu se îndepărteze însă prea mult de ţărm căci tocmai când nu se aşteaptă încep valurile.

Când valurile sunt mici, încă nu este aşa mare pericol pentru înotătorul de apă dulce. Dar când valurile sunt mai măricele, atunci înotătorul trebue să ia în considerare următoarele sfaturi pe cari le-am sintetizat dintr'o îndelungată experienţă a acestui fel de înot:

1. Inotul brasse este cel mai indicat, nefiind obositor, valurile dându-ne destul de lucru.

2. Să ştie a face bine coordonarea mişcărilor cu respiraţia *şi pe toate să le coordoneze cu succedarea valurilor.*

3. Să aibă predilecţie pentru înotul *cu capul în apă,* lucru care este de căpetenie la înotul în valuri. Când valurile fac *berbeci,* atunci nu se poate înota de cât numai cu capul în apă, răsfrângerea apei din vârful valului fiind destul de puternică pentru a ne plesni faţa dureros, sau chiar a ne ameţi.

Când valurile sunt puternice dar fără berbeci şi stăm în planşe, putem lăsa valurile să treacă peste noi sau printr'o mişcare laterală să plutim peste coamele lor. Este un deliciu...

Dacă stăm în planşe şi valurile fac berbeci, atunci este imposibil să trecem peste aceştia şi cel mai bun lucru e să lăsăm valurile să treacă peste noi. Spuma, adică nenumăratele băşicuţe de apă cari trec peste noi în acest caz, produc un fel de bolboroseală la auz şi un fel de gâdilare a pielei. E bine să ne obişnuim a fi impresionaţi plăcut de acestea.

4. Valurile Mării Negre au în genere o direcţie oblică către ţărm, venind de la Nord-Nord-Est, sau de la Sud-Sud-Est şi din când în când au o direcţie perpendiculară faţă de ţărm, dinspre răsărit.

Ca orice valuri, cari împing corpurile plutitoare către ţărm, pe înotător îl dirijează tot astfel, aşa că tragerea înotătorului către larg este un fel de basm.

5. Curenţii marini au dat iarăşi mult de gândit. Care este adevărul?

După cum aerul atmosferic nu este uniform încălzit şi neclintit, tot astfel apa mării pe alocurea este mai caldă, iar în alte părţi mai rece. Ca şi în aer, apa rece caută a lua locul celei calde, împingând-o pe aceasta din locul ei. In chipul acesta se formează curenţii a căror forţă se măreşte când trec printre două bancuri de nisip.

Când marea este liniştită şi cerul senin, pe la miezul zilei, putem observa nenumăraţi curenţi ai mării, de pe faleză. Se prezintă cu un aspect oarecum asemănător râurilor, desfăşurând înaintea ochilor noştri un tablou feeric.

Curenţii în Marea Neagră sunt de o lungime relativ mică. Când ajungem înotând în asemenea loc, putem să ne detaşem de el nu înotând cu desperare şi epuizarea forţelor, în contra sau deacurmezişul lui, ci înotând cu tot calmul, oblic, în sensul lui şi apropiindu-ne către margine, de unde avem şanse să ne îndepărtăm pe nesimţite.

Dacă curentul nu ne permite a eşi uşor din el, cel mai bun lucru de făcut este să înotăm numai în sensul lui. Cu cât ne apropiem de sfârşitul lui, cu atât este mai slab şi fie că ajungem la capăt, fie că ne apropiem de marginea lui, avem şansa de a ne detaşa de el.

In orice caz, curenţii prezintă un motiv ca să nu ne îndepărtăm mult prea mult de ţărm, întru cât putem pierde din căldura corpului şi în mod implicit energia necesară reîntoarcerei la ţărm. In cazuri extreme facem planşe şi aşteptăm ajutor.

6. Reîntoarcerea la ţărm, când sunt valuri mari, este periculoasă atât pentru neînotători cât şi pentru noul venit înotător în apă dulce.

Dintre nenumăratele înecuri în mare, 99% cred, se întâmplă la cel mult 20—30 metri de ţărm, la o adâncime a apei care nu trece de subţiori.

In acest loc, ceeace nu ne îngădue să ne apropiem de ţărm prin înot sunt valurile de reîntoarcere. Inţeleg prin aceasta apa ultimului val care s'a sfărâmat pe plaje şi care urmând legea declivităţei, se reîntoarce în mare. Intre timp, de şi apa e adâncă doar până la subţiori, valurile cari vin din larg, fiind mari, trec peste capul înotătorului şi isbindu-l mereu cu violenţă, îl zăpăcesc.

Nu pierdeţi curajul, nu pierdeţi sângele rece! Sau staţi în planşe până ce valurile vă aduc la o adâncime şi mai mică, sau când vine valul din larg, stând în picioare, vă săltaţi puţin, astfel ca să rămână capul afară din apă, chiar când ajungeţi în creasta valului. E un lucru uşor pe care îl fac în mod instinctiv neînotătorii când fac bae, lângă ţărm. In chipul acesta însuşi valurile ne apropie încet, încet, de locul unde apa fiind mai mică putem ieşi cu uşurinţă la ţărm, fără să mai înotăm.

Prin urmare când, întorcându-ne din larg, ajungem într'un loc în apropiere de ţărm şi vedem că nu mai putem avansa înotând, ne

vom aşeza vertical (în picioare), pentru a vedea la ce adâncime dăm cu picioarele de fund. De câte ori am făcut acest lucru, eu am observat că în valea dintre două valuri apa nu-mi trecea de umeri şi cu procedeul descris mai sus am eşit la ţărm.

Recomand a se citi articolul din numărul trecut al *„României Maritime şi Fluviale"* despre înotul la mare, scris de d. Lt. Epureanu.

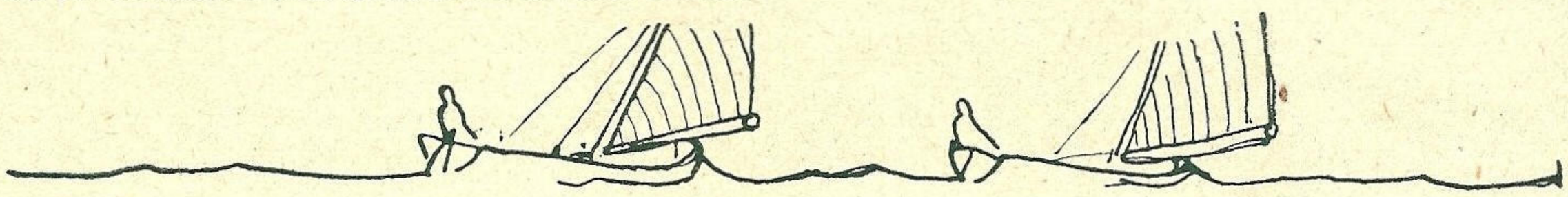
Inainte de a termina aceste rânduri mai sfătuesc pe neînotători de a nu se urca în bărci nesigure, cum sunt unele bărci pescăreşti şi mai ales acelea scobite în trunchiuri de copaci, cu un echilibru dubios, cari plutesc pe ape adânci sau cu locuri primejdioase. In ceeace priveşte marea, în bărci solide fiind, să pretindă barcagiului a nu se îndepărta de ţărm, pentru că o furtună repede se poate isca şi până să ajungă la ţărm, spaima urmată de mişcări fără rost aduce adesea răsturnarea bărcei...

Din cele descrise până aci rezultă următoarele învăţăminte:

a) Neînotătorul să nu se bage în ape necunoscute, de cât după ce s'a informat bine asupra lor. Să nu se sue în bărci nesigure cari plutesc pe ape adânci.

b) Pentru bunul înotător *nu există nici un pericol de înec,* afară de cazul unui accident, cum i se poate întâmpla şi pe uscat, sau al imprudenţei de a căuta să facă lucruri ce trec de puterile lui, cu gândul de a uimi prostimea care-l admiră.

c) Invăţarea înotului de către toată lumea este o necesitate. Prin înot se pot salva mulţi din nenorociri: căderi de pe punţi, răsturnare de bărci, luare de către puhoae, naufragii de vapoare, etc.



Literatură

MASTELA
Şef de echipaj pe bricul Mircea

Minunat şef de echipaj e şi vechiul *Andrei Mastela.* Om înalt şi bine legat, oacheş, cu mustaţa groasă şi ridicată, smolit la faţă dar cu ochii vii şi plin de veselie.

Putem spune chiar că-i chipeş *Mastela* când apare el pe punte cu galoanele de aghiotant la mânicele spenţerului, purtând pe după gât totdeauna şnurul alb de care-i legată siflia. Greu şi foarte cu anevoie ar fi de răscolit adâncul vremurilor trecute pentru a da de urma poreclei sale, căci în foaia matricolă şi în livretul individual, îl găseai trecut cu numele românesc având şi un *escu* la coadă ca orice român curat.

Noi însă aşa l-am pomenit; aşa l-au cunoscut şi cei dinainte şi cei după noi; şi-i cam multă vreme şi multe generaţii au trecut pe sub mâna lui. Pe câţi nu i-a primit el de copii, i-a învăţat meseria, şi după ani de zile, unii au ajuns bine, ofiţeri de bord pe vase de comerţ, pe când el a rămas acelaş, pururea la postul său, vechiu şi neclintit şef de echipagiu al lui *„Mircea"*.

Altminteri nu era el om rău, chiar blând putem zice, doar aşa câte odată de ajungea cu sfârcul salamastrei pe vre-unul mai moale, şi asta numai ca să-l iuţească la lucru, cum e datoria unui şef de echipagiu, căci de aceia se chiamă că-i sufletul bordului.

Ceia ce făcea puterea şi preţul slujbei lui era numai meşteşugul ce avea de a-şi cunoaşte oamenii şi de a-i boteza pe fiecare prin o poreclă nume, bine aleasă. Dovadă e pilda cu *Moraru* care a ajuns fruntaş de unde era cel mai prost soldat, şi asta numai că nu-l chema altfel decât *Moraru cel iute.*

Mereu să-ţi tot fi povestit din cele cât a văzut prin locurile umblate prin Rusia, Anatolia, Spania în voiajul din 1892 şi la serbările din Genua; în voiajul de la 95 când a mers toată coasta Europei până la *Kiel,* unde lumea numai bea apă ci numai bere nemţească; să spuie el de chefurile cu marinarii ruşi, englezi, francezi, ba şi japonezi întâlniţi la *Constantinopol;* de câte dragoste începute şi neterminate, dar de peripeţiile când cu furtuna din voiajul dela 88, de credeau toţi în ţară că s'a înecat *Mircea!...* Cum au ajuns în *Bosfor* cu proviziile sfârşite, flămânzi, şi bătrânul Mircea zdrobit, cu *bompresul şi vergile* rupte, şi... câte nu ştie şi n'a apucat el de când îşi făcea viaţa în aceiaş încăpere strâmtă şi întunecată, în mirosul de catran din prova lui *„Mircea"*.

Cu siguranţă, el constitue volumul cel mai complect din istoricul vasului.

Dar adevăratele lui succese, căci a avut multe şi frumoase succese, erau *regatele:* la aceste întreceri de bărci cari se fac în toţi anii, se vede măestria artei sale.

Mastela.

Dar ca să-l înţelegi bine trebue să te ţii de el să nu-l slăbeşti o clipă; numai urmărindu-l câte-va nopţi înainte de ziua solemnă, a-i putea să-i prinzi din mijloacele întrebuinţate. Are operaţii pe care le face încet şi pe tăcute; unge carena bărcii cu seu pentru ca barca să lunece uşor, îşi îndreaptă ramele, alege oamenii pe sprinceană, îşi potriveşte greutăţile la pupa ca să se ridice prova şi astfel barca să taie mai uşor apa; şi... câte alte mici secrete profesionale.

Nici odată nu uită să-şi ia în barcă şi lopeţi de rezervă, pentru a schimba pe cele ce s'ar rupe în drum. Un vechiu obicei al bordului era de a se da vin soldatului care ar vâsli cu atâta putere încât să rupă o lopată în apă.

Mastela a făcut să se răspândească faima bărcei No. 1 a lui *„Mircea"*, până azi încă neîntrecută prin partea locului de vre-o altă barcă a Marinei de Război Engleze, Ruse sau Române.

Atunci, în ziua aceia a anului când cheul şi vasele din port gem negre de furnicarul omenesc, atunci când se află faţă: amiralul. generalii, ofiţerii, cucoane, ţivili, pescarii, lumea toată a mahalalelor venită să privească la curse, atunci trebue să-l priveşti de aproape de *Mastela*. De cum răsună cuprinsul de bubuitul tunului dela şalupa de poliţie, semnal de plecare, el nu se mai potoleşte: *acum sus... lung la apă... nu te da... încă odată băeţi... aşa.. încă... şi mai....*

Cei zece oameni ameţiţi trag în disperare, cu ochii închişi şi capetele goale, cu trupurile ghemuite, stăpânindu-şi respirările pentru a-şi grămădi toată puntea în braţele ce troznesc din încheieturi. Şi pe când braţele lor repezite în învârtituri de manivelă taie apa dinainte, el, cu mâna încleştată pe cârmă îi îndeamnă aplecându-şi trupul la fiecare lovitură, pentru a da avânt bărcei care zboară ca o săgeată pe luciul de oglindă al mării.

Cu cât bărcile se apropie, cu atât creşte mai tare haosul strigătelor şi aplauzelor mulţimii aţâţată de această întrecere de cheltuială a puterilor omeneşti.

Cea întâi barcă ce străbate din învălmăşeagul celorlalte ajungând la semn cu ramele sus se ştie în totdeauna că-i barca No. 1 a lui „Mircea".

Şi omul care se ridică în ea, mândru, cu o mână pe cârmă şi alta la şapcă, lucindu-i şirurile de galoane pe mâneci şi cele 2 decoraţii pe piept, îl cunoaşteţi cu toţi... e *Andrei Mastela*, vechiul şef de echipaj al bricului *„Mircea"*.

(Din „Jurnal de Bord" de JEAN BART).

Mastela detectiv

De Mastela mă leagă amintirile comune ale tuturor ofiţerilor tineri care-şi făceau ucenicia pe bricul Mircea. De cum ne îmbarcam deveneam copii lui.

El ne învăţa cum să legăm hamacele ca să ţină, dar în acelaşi timp să le deslegăm iute la deşteptare, şi mai ales să le inspectăm seara, ca vreun „hâtru bun de glume" să nu-l desfacă şi să cădem.

El ne sfătuia cum să luptăm cu răul de mare, cu ceai cald, rom şi galeţi uscaţi.

Iar meşteşugul pânzelor, al voltelor în vânt şi sub vânt, cu cârma liberă sau legată, pentru el era o jucărie, iar pentru noi chestiune de examen de maior.

Intr'o împrejurare am putut admira şi calităţile lui de detectiv. Se plângeau oamenii că e cineva la bord care pişcă: ba un cinci lei, ba un tutun, ba o legătură de lustrin. Secundul însărcinat cu poliţia, ofiţerul cu detaliu, ajutorul secundului şi căpitanul de arme, — ajutorul ajutorului, — începură cercetări, iscodiri, anchete, pânde, dar fără nici un rezultat. In timp ce ofiţerii se tundeau, se necăjeau, Mastela zâmbea pe sub mustaţă.

După două săptămâni de cercetări, ofiţerii s'au declarat învinşi atunci Mastela a cerut să ia în mână urmărirea, asigurând că va descoperi hoţul.

Intr'o seară la apel, bărbosul şef de echipaj s'a adresat marinarilor aşezaţi la front pe divizioane:

— Mă! O mare ruşine apasă pe „Mircea" al nostru.

Printre voi e un hoţ, lucru care nu s'a mai pomenit de când e Mircea. Domnul Comandant e foc. Dar astăseară s'a isprăvit. Am fost la o vrăjitoare din Anadalchioi [1]) şi mi-a dat cocoşul ăsta negru, care e fermecat. Fiecare din voi, pe măsură ce e strigat, să vină aci în faţa mea şi să pună palma dreaptă pe cocoş. Când îl va atinge hoţul, cocoşul are să cârâe şi noi vom şti ce avem de făcut pe urmă.

Apelul începu: 1, 101, 201, 151, 251, 103, 203 302, 402 104, 204... 554, 654 [2]). Fiecare om din echipaj atinse cocoşul, până la ultimul, fără se se fi auzit un cârâit măcar. Acum zâmbeam noi ofiţerii.

Deodată însă Mastela sună:

— Toată lumea să ridice mâna dreaptă'n sus!

Şi cu felinarul lumină rând pe rând mâinile ridicate ca la un salut fascist. Trecu prin Tribord, luă Babordul dela prova şi se opri în faţa unui om, pe care-l trase de ceafă afară din front.

— Ăsta-i hoţul!

Că cât, că mâr... după o percheziţie în sac şi cheson, hoţul mărturisi, iar faţa lui Mastela radia victorioasă.

Cum reuşise?

Cocoşul era un cocoş ca toţi cocoşii. Mastela avusese grije a-l unge cu funingine. La apel, toţi cei nevinovaţi au atins vrăjitul pintenat; cel cu musca pe căciulă însă s'a prefăcut doar că pune mâna pe el.

Iar la inspecţia palmelor toţi cei cu cugetul curat erau cu palmele mânjite de funingine, numai hoţul singur era... cu *mâinile curate!*

DELAMARE

Notă. Pentru a nu provoca deziluzii celor care se aşteaptă să vadă moşul cu barba albă până'n brâu, pe viitor, şi după îndemnul unor prieteni buni, a suprimat pe „moşul", lăsând doar sfârşitul „Delamare".

---

[1]) Sat lângă Constanţa, azi lipit de oraş. Pe vremuri populat de turci şi ţigani.

[2]) Echipajul unui vas e împărţit în două *borduri*, Tribord şi Babord, iar fiecare bord în două sau mai multe *divizioane*. Divizioanele din tribord au numere fără soţ, cele din babord cu soţ.

La apel oamenii se aşează pe două rânduri, fiecare în divizionul său. In loc de nume sunt strigaţi pe numere: sutimea arată al câtelea loc ocupă omul în front, unimea din ce divizion face parte. La cei din rândul al doilea se adaogă 5 zeci. Astfel: 101 e primul om din div. I, rândul întâi; 201 al doilea; 203 e al doilea om din rândul întâi, div. I, bordul Tribord; 654, al şaselea om din rândul al doilea, divizionul IV, bordul Babord.

MEMORIU DE RĂZBOI ŞI REVOLUŢIE

— Peripeţiile unui vapor românesc în Rusia —

de Cpt. (R) ZAGOREANSCHI-KISEL
Membru în Comitetul Ligei Navale (secţia Sulina)

10) *După noaptea Sfântului Bartolomeu.*

...Era ora 7 dimineaţa.

Urcându-ne pe strada gării, întâlnirăm diferite grupuri de marinari ce se întorceau la vasele lor.

Mulţi erau împodobiţi cu săbii de ofiţeri, revolvere şi stilete, murdari şi stropiţi de sângele victimelor.

Dintr'un grup un marinar ne strigă:

— „Ei, tovarăşi, aţi lucrat bine ?...

— „Da, am lucrat" răspunse cu tonul indiferent Şeico.

— „Şi noi am lucrat bine", repetă el, lăsând să scape printre buze o trivială înjurătură.

Pe ofiţerii noştri, ce locuiau în partea „democratică" a oraşului, i-am găsit teferi, însă înfricoşaţi peste măsură, neîndrăznind a părăsi casele.

Am repetat din nou scena de arestare, trimiţându-i cu trei marinari la bord.

Eu cu Şeico ne-am despărţit de grup, pornind spre casa mea, ca să-mi iau cu orice preţ bagajele. Ajunşi acasă, până am terminat cu aranjarea geamantanului meu, mama l'a invitat pe Şeico în sufragerie şi i-a oferit o cafea cu lapte.

Am trimis servitoarea după o birjă.

S'a întors repede tremurând de frică, şi spunând că tocmai în faţa ei a fost împuşcat un ofiţer. Toţi mă implorau să nu ies în stradă.

Bănuind că pot fi suspect cu geamantanul, m'am gândit să mă duc la [1]) „Minnaia pristani" unde ştiam că întotdeauna era mişcarea foarte redusă, şi în apropierea căreia stăteau câteva vedete în reparaţie, ce le comandasem pe Dunăre, şi mai înainte, pe fluviul Pripiati.

Dintre aceste vedete, îmi plăcea una uşoară şi iute, numită *„Narval"*.

Timonier pe această vedetă era un finlandez, Hovental, care mă simpatiza.

La noroc, m'am decis să telefonez atelierului unde se reparau vedetele şi să chem la telefon pe „tovarăşul" Hovental.

Spre bucuria mea, după cinci minute am auzit la telefon graiul lui specific, de finlandez.

— „Hovental, vorbeşte căpitanul Z...

„Narval" e în ordine ?".

— „Da Domnule Căpitan, să trăiţi !".

— „Am mare nevoie de el... Adu-l după cinci minute lângă Minnaia Pristani".

— „Am înţeles.

M'am decis să plec...

Intrasem după geamantan în camera mea şi deodată, avui presimţirea că nu voi mai intra niciodată acolo...

Mă aşezai încă odată la biroul meu, pe scaunul unde am stat ca licean... am rămas pe gânduri...

Bietul tata... intrase în camera mea abătut şi emoţionat. Punându-mi mâinile pe cap mi-a spus:

— „Victore, dragul meu !... Te bine cuvintez şi îţi urez să ai parte de tot ce este bun şi onest în viaţă.

...Acesta fusese ultimul nostru bun rămas... întrucât în 1920 tatăl meu a murit de tifos exantematic în spitalul marinei, unde era medic şef chirurg.

Mi-am luat rămas bun dela ai mei şi am plecat cu Şeico spre birjă.

Inima mea bătea în galop, nervii erau încordaţi.

Ca să-mi fac curaj, am aprins ţigara, trăgând căciula pe ceafă şi punând mâna pe armă într'o poziţie îndrăzneaţă.

Făcusem o distanţă mică de acasă, când observai o mulţime de oameni înconjuraţi de marinari ce ţineau armele lor în gardă.

In mulţime erau numai bărbaţi şi după rămăşiţele hainelor lor, recunoşteam ofiţeri, ingineri, funcţionari din diferite instituţii, toţi în general oameni cu bună stare în oraş.

Mergeau încet, cu capetele aplecate în jos, cu frica nebună întipărită pe feţele unora şi o complectă indiferenţă pe feţele altora.

Când treceau ultimele rânduri ale acestor desmoşteniţi ai soartei, între marinarii ce escortau am recunoscut întâmplător pe unul nu de mult ambarcat pe *„Regele Carol"*.

Mă recunoscu şi el pe mine... şi făcându-mi şiret din coada ochiului, arătând în spre mulţimea escortată mi-a strigat tare:

— „La Malacov îi ducem pe toţi „burjuii"; pe toţi îi achităm!.. Nici unul nu mai scapă !".

Sosisem la Minnaia Pristani...

In acelaş moment, am auzit jos zgomotul motorului pus în mişcare, iar deasupra debarcaderului apăru zâmbitor, capul blond al lui Hovental.

La câţiva paşi de debarcader, zăcea într'un lac de sânge cadavrul unui ofiţer de marină, cu barbă mică, blondă...

— „Comandantul transportului militar „Ocsuze", Comandor Climov", ne-a explicat Hovental, arătând spre cadavru.

...Mi s'a uşurat inima cu totul, când m'am aşezat lângă cârma *Narvalului*.

Am plecat....

11) *Cruzime, bestialitate, oroare...*

...Impins de curiozitate, înainte de a mă îndrepta spre crucişător, m'am hotărât să fac o plimbare în rada Nordică, dorind să văd ce se petrece pe vasele flotei. Punţile erau negre de echipage! Fanfarele întonau *„Internaţionala" !* Pe unele vase, în loc de pavilioanele roşii ce erau în perioada aceasta purtate de toate vasele, fără excepţie, unele ridicau pavilioane negre, în onoarea anarhiei...

Enorme pontoane de mine, complect tixite de marinari acompaniaţi de fanfare, plecau spre debarcaderul [1]) *„Grafscaia pristani"* grăbindu-se să ia parte la o enormă manifestaţie ce se plănuia acolo.

Hydroavioane sburau deasupra radei, lansând semnale de fumuri roşii şi negre.

Un soare splendid ilumina acest tablou de neuitat, grandios şi inspăimântător.

Trecând prin faţa debarcaderului „Grafscaia Pristani", am micşorat într'adins viteza ca să pot vedea cum se încolonau manifestanţii.

Intre ei, am observat o mulţime de oameni cu rasse.

Erau călugării din Mânăstirea Chersones care au fost aduşi cu forţa de marinari şi siliţi a lua parte la manifestaţie.

Treceam pe lângă debarcaderul [2]) R. O. P. I. T., lângă care era un şlep şi remorcherul portului.

— „Domnule căpitan, răsună vocea lui Hovental.., priviţi ce se petrece acolo !".

Am pus cârma banda dreaptă şi am acostat lângă remorcher. Toţi

---

[1]) Debarcader de torpile.

[1]) Debarcader istoric. Tradus înseamnă „debarcaderul conţilor". A existat şi în timpul războiului Crimeiei.

[2]) Societate rusească de navigaţie şi comerţ.

trei am sărit pe el. Ceia ce vedeam era ceva oribil. Pe puntea şlepului, era un munte de cadavre...

...Cu picioarele goale, cizmele fiind luate, unii aproape fără haine aceste cadavre ofereau un spectacol înfiorător.

N'am să uit nici odată acele guri hidoase cu rictusul durerei încă încleştat, cu dinţii aceia ce rânjeau fioros, guri ce parcă se deschideau ameninţătoare spre ceruri...

Nu pot uita acele chipuri diforme şi sângerate, cu bărbile şi părul vâlvoi cu ochii aceia sticloşi, eşiţi din orbite, încremeniţi sub fiorul gloanţelor şi baionetelor înfipte în carne vie, ochi în care a îngheţat expresia celor mai barbare orori îndurate...

Dar rănile acelea fără număr, cu sângele închegat şi uscat pe ele, făcute prin lovituri date direct cu arma şi ciopârţite de tăieturi şi împunsături,... cine le-ar putea uita ?...

Acele burţi sfârticate de baionete şi din care curgeau maţele... cum le-aş putea oare uita ? !

...In curtea soc. de navigaţie intrau noi camioane. Păreau că aduc corpuri de vite de la abator, ce urmau a fi transportate la măcelării pentru vânzare. M'am înşelat însă ! Camioanele aduceau cadavre de oameni, azvârlite unul peste altul în cea mai complectă dezordine ! O parte din marinari, descărcau camioanele, în timp ce alţii legau de picioarele cadavrelor enorme bucăţi de fier. Un tânăr marinar, ţinând arma în mâna stângă, târa de haină cadavrul unui om roşcovan şi bine făcut. Cămaşa lui fiind ridicată, i se vedea spatele lat plin de răni enorme. Târând cadavrul până la şlep şi obosind, băieţaşul l'a izbit cu piciorul în burtă strigând şi înjurând :

— „Legaţi-i bine greutăţile căci altfel va înnota această dihanie"

...Simţiam că sunt la capătul eforturilor. Mi se tăiau picioarele, parcă un nod se ridica din piept spre gât, împiedecându-mi respiraţia şi umplându-mi gura de un gust amar.

— „Ajunge ! Mola !" comandă căpitanul remorcherului care eşise pe comandă.

Mi-am revenit în fire, sărind pe vedetă.

...Am plecat...

Remorcherul cu şlepul, se puse şi el în mişcare luând-o din port spre mare, unde aceşti nenorociţi erau să fie aruncaţi în valuri.

Mult timp după aceasta, când Sevastopol era ocupat de „armata albă" [1]), rudele celora asasinaţi, au cerut comandantului Marinei să trimită scafandrieri spre a scoate victimele.

...Unul din scafandrieri, a înebunit de groază când a scoborât la fund, văzându-se înconjurat de o pădure enormă de cadavre ce se balansau sub apă, umflate, reţinute doar de greutăţile ce atârnau de picioare !...

Cu toată viteza „Narval" spinteca apa calmă şi lucie din Baia de Sud.

Iată şi crucişătorul, pe care se părea că e linişte. Un mişcător rămas bun dela Hovental, şi intru în cabina mea, în care Şeico cu greutate aduce geamantanul meu enorm.

Nervii mei erau în aşa hal în cât nu puteam să fac nimic, nici să citesc, nici să vorbesc cu nimeni" !...

Mă uit cu silă la aspectul neîngrijit al cabinei mele, în care se cunoştea că mai dormise cineva în lipsa mea.

Şi ca să fac ceva pentru a goni gândurile, scot haina şi încep a face singur, curăţenie în cabină.

După scurt timp, crucişătorul se pune în mişcare, iar pe la orele şease seara, eşim încet din port.

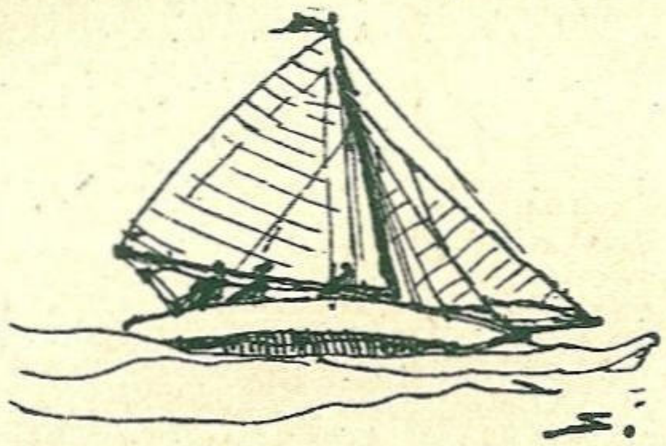
Frunţile ofiţerilor se descreţesc. Crucişătorul, se leagănă uşor pe valurile mării... In cabina mea intră comandantul secund, bătrânul căpitan în rezervă, prinţul Şahavscoi. Ne venise poftă de băut ceva.

Nu aveam nimic.

Şi... atunci, ca să uităm, am băut cu poftă, flaconul cu apă de colonie a prinţului.

---

[1]) Contra revoluţionarii ce au luptat cu armata roşie.



L A U S C A T

— Amintiri din Baza Navală dela Constanţa (1930) —

LOCOT. KLEIN R.

— Pascule ! Pascule !... Ia chiamă pe Pascu !...

— ...Ordonaţi, domnule comandor !...

— Pascule, ţi-am spus de atâtea ori să-mi prinzi porumbeii de pe casă !.. Nu vezi c'au murdărit de sus până jos toţi pereţii ?... Chiar acum când veneam, la intrare, unul mi-a ştampilat la iuţeală pelerina !... Vezi mâine dimineaţă să te găsesc neapărat cocoţat în vârful acoperişului, după ei !...

Pascu zâmbeşte şi tace. Il cunoaşteţi de sigur, nici nu mă îndoiesc. Este tot acelaş. Nu i s'a schimbat nici un fir de păr din toată înfăţişarea. Nu ştiu câte chilograme are acum şi cred că nici el nu mai ştie... Işi aminteşte doar, că atunci s'a rupt cântarul cu el !...

E mare fierbere în Bază. De curând a venit un nou comandant. Acesta nu vrea, nici mai mult nici mai puţin, decât să ridice Baza la înălţimea cazărmilor americane şi dacă se poate şi mai sus. Din cauza aceasta se fac pretutindeni schimbări radicale şi în toată curtea este o activitate, un zgomot şi un dute-vino, de nu ştii pe ce lume mai trăieşti. Peste tot căruţe care vin, sacale care ies, butoaie rostogolite, târnăcoape, lopeţi trântite, lovituri de ciocan, hârâituri de fierăstraie, roabe repezite, cântece, strigăte, sfinţi şi în mijlocul acestui rai, şeful muzicii, senin şi transportat, face repetiţie cu fanfara !...

Ofiţerii au mai primit din partea comandantului, pe lângă serviciul lor obişnuit, câte o însărcinare specială fiecare. Unul supraveghează schimbarea tablelor de pe acoperiş, altul spoitul localurilor, altul nivelarea şoselelor, altul formarea şi împodobirea brazdelor, altul stârpirea şoarecilor şi aşa mai departe.

Comandantul ne strânge în fiecare zi la prânz în cabinetul său, ne ascultă, cântăreşte rezultatele sforţărilor noastre, primeşte propuneri şi modificări, ne cere uneori părerea şi apoi ne dă noui în-

drumări. Şi aşa ne ia pe fiecare la rând, de cum ne-am adunat :

— Alimărăscule, ai vorbit cu Mangelhahn pentru „Onoarea unui tată" ?...

— ...Tată ?...

— Ei !... Filmul pe care îl luăm pentru cinematograful Bazei !...

— ...Da ! Am vorbit ! Nu poate să ni-l dea !... Ne dă „Castele în Spania" !...

— Nu ! Să şi le păstreze !... Vreau filme morale !...

— Mai are altul !... „Mama companiei" !...

Noi râdem. Comandantul nu clipeşte. Adaugă pe urmă :

— Lasă că am să vorbesc eu cu cinematografistul !...

...Unde-i pictorul ?... A ! Aici erai !...

— Ce facem cu subiectul compoziţiei din sala de mâncare ? Ai ales ceva ?...

— Da ! Am ales !... Să facem de pildă „Nunta din Cana Galileiei !...

— Nu !... Ia Pascu exemplu şi pe urmă dintr'o damigeană face un butoi de vin !...

— ...Atunci „Minunea înmulţirii peştilor"!...

— Nu, nici asta !... Mâine cu doi peşti Gavrilescu face ciorbă la toată Baza !...

— Atunci să fac o „Natură murindă"!...

— Mai bine fă-o *fugindă* ca să scăpăm de ea şi să nu-mi mai baţi capul atâta !...

— ...Eu aş fi de părere să faci „Cina cea de taină"...

— Perfect ! O fac !... Nici nu mă gândisem la ea !.. Dar îmi trebuiesc treisprezece modele !...

— Du-te la infirmerie şi ia din bolnavi !... La inspecţie, când mă uit la ei, toţi au întotdeauna chipuri de apostoli în suferinţă !....

...Dar cu scena ?... Te-ai gândit la compoziţia cortinei ?...

— Da !... M'am gândit !... Vreau s'o fac pe Amfitrite eşind din valuri şi în jurul ei, dând din aripi şi jucându-se vre-o doi-trei satiri !...

— Dar ce, satirii au aripi şi le arde de jucat ?... Nu prea îi cunoşti !Nu prea ai idee !... Mai bine să mă slăbeşti cu ei !...

— Nu se poate, domnule comandor ! Fără ei se strică tot farmecul inspiraţiei ! Pânza nu mai face doi bani !...

— ...Ei, fie !... Dar te rog să-mi alegi nişte satiri mai serioşi...

— ...Dar de unde să-i găsesc eu aşa de serioşi ?...

— Cum de unde ?... Uite, ia de aci !... Ai destui satiri !... Să tot umpli scena cu ei !...

— Bine, domnul comandor !... O să aleg pe cei care mi s'or părea că promit mai mult ! Cum voi vedea pe vreunul că nu-i destul de satir, l-am şi dat afară !...

— Cum dat afară ?...

— Dat afară din compoziţie, bine înţeles !...

— Destul !... Acum să ascult pe altul !...

— ..Dumitrescule, avem în grajd un poney de circ şi un măgar ?... Ţi-am spus să le găseşti câte un nume. Ei ?...

— M'am gândit eu, domnule comandor, să-i botezăm Oreste şi Pilade, dar de... acum nu se mai poate !...

— Şi pentru ce, mă rog ?...

— Păi... pentrucă ieri am aflat că măgarul, cum să spun... este cam măgăriţă...

— Hm !... Şi atunci ce-i de făcut ?...

— Atunci !... De !... Să cumpărăm un măgar şi să dăm măgăriţa în loc !... Sau să dăm calul, să ne dea pe el o iapă !... A ! Dar nici aşa nu se poate !... Atunci, nu mai este nimic de făcut !...

Ultimele vorbe sunt acoperite de râsetele noastre. Comandantul continuă pe acelaş ton glumeţ :

— Ai ceva contra, dacă o să-i numim Romeo şi Julieta ?...

— Eu, eu n'am nimic contra !...

— Bine !... — Apoi adresându-se ajutorului său care stătea alături :

Vezi, Coco, să-i facă manichiura Julietei ! Am văzut-o azi mergând spre port şi şchiopăta !...

— Poetul !... Unde-i poetul !... Olănescule, te-am rugat să-mi faci nişte versuri pentru săpat în clopotul de bătut carturile !... Ei ?... Ai pus muzele la treabă ?...

Olănescu e cam timid şi puţin negru la faţă. Scoate câteva hârtii din buzunar, se înegreşte mai tare şi nu ştie cum să înceapă. Noi îi facem curaj : Hai, Kiki !... Stoarce-te !... Comandantul îl îndeamnă :

— Nu te sfii !... S'auzim !...

— ...Domnule comandor, pentru „motto" am compus mai multe grupe !... O să le citesc pe toate şi dvs. o să alegeţi !...

— Bine !... Citeşte !...

Olănescu îşi scoate un umăr înainte şi ia o poză teatrală, declamatorie :

— Timpul trece, apa trece,
Moara se învârteşte !
Moara poate sta,
Dar timpul ba !...

— Fi-r-ar moara a dracului să fie !... Mai bine pune-i foc, să nu mai macine atâta frunză la câini !... N'ai găsit altceva mai bun ?

...Să vedem mai departe !...

Faţă de primirea puţin prietenoasă a debutului, Olănescu se cam codeşte.

— Ei, haide !...

Olănescu tuşeşte, înghite în sec, schimbă piciorul, ridică fruntea, îşi trece mâna prin păr inspirat, se îmbărbătează şi-şi întăreşte glasul :

— Un ceas, un an e tot una !
Bate clopotul într'una !
De-i zi bună sau negură,
Clopotul tot bate într'una !
Dacă-i viaţa mohorâtă,
Clopotul tot bate într'una !...

— Fii bun, te rog, şi opreşte clopotul ăla odată că m'a asurzit !

Tocmai atunci zbârnâie şi soneria telefonului. E cu neputinţă de rezistat. Olănescu e şi mai descurajat. E gata să renunţe la laurii poeziei. Ne priveşte înciudat, rece şi superior !... Comandantul caută să-l împace :

— Ei, hai !... E bună !... Dar să mai auzim şi alta !...

Olănescu continuă, însă fără nici o tragere de inimă. Dar pe măsură ce citeşte, ia o intonaţie din ce în ce mai patetică :

— Totul o să treacă,
Chiar şi tarea stâncă !
Timpule stai oleacă !
Opreşte o clipă încă !...

Olănescu sigur de sine, aşteaptă efectul.

— ...Fugi repede te-aruncă,
Unde-i apa mai adâncă !...

. . . . . .

La câteva zile comandantul trece prin curte, să ne vadă pe fiecare la lucru :

— Cum stăm cu şoarecii, Panaite ?... Ai cumpărat Ratoxin ?... Ai vre-o pisică în pivniţă ?...

— Am mobilizat cinci pisici, domnule comandor Trei sunt în funcţiune şi două dezertoare ! Dar am avut grijă pentru înlocuirea lor ! Ordonanţa mea stă pitit de-un ceas cu sacul lângă gardul lui dom' doctor Brezescu ! Are un motan vărgat de toată frumuseţea ! Pentru a cincea am pus în pod o cursă de şobolani cu o bucată de peşte !... Se prinde garantat !... O cam gâtuie puţin, dar îi trece ! Am un om de veghe, gata s'o înhaţe !... Aşa le-am mai prins !...

...Pe celelalte trei ca să nu fugă, le-am legat de câte un ţăruş, în fiecare colţ al pivniţei !...

— Păi, atunci cum vrei să mai prindă şoareci ?...

— Prinde ! Cum de nu !... Prinde fiecare în sectorul ei !... Nu

trebuie să se bage în treaba ălorlalte !... Diviziunea muncii şi la ele !....

Comandantul se depărtează iuţind pasul. Ii e teamă să mai privească în ochii sublocotenentului. Se îndreaptă spre grădină. Aci işi pune mâna în cap. Cheamă ofiţerul grădinar la ordine :

— Ce înseamnă asta, Răcescule ?... Ce sunt muşuroaiele astea in formă de gălusti ,aruncate fără nici o noimă, care ici, care îngrămădite colo ?... Şi numai cu câteva flori, unele drepte, altele aplecate, parcă's bătute de furtună ?....

— Domnule comandor, o noapte întreagă m'am muncit ca să le pot aranja aşa pe urmă !...

— Ai muncit noaptea ?... Şi ca să-ţi baţi joc de straturi ?... Şi cam ce-o fi însemnând asta ?...

— ...Lupta dela Iutlanda !....

— Cum ?....

— Lupta dela Iutlanda !... Brazdele sunt mici fiindcă n'am avut loc pentru atâtea vapoare !... Florile şi beţele pe care le-am pus, sunt coşurile şi catargele !...

— Şi ce sunt muşuroaiele alea grămădite şi izolate tocmai acolo, departe, în colţul de colo ?...

— Avangarda Englezilor !... Sunt cele cinci crucişetoare de bătălie !... Aci e flota nemţească !... Şi pentrucă fuge, din cauza vitezii, coşurile şi catargele s'au lăsat pe spate !... De aia am pus şi eu florile înclinate !...

— O să te închid ca să meditezi în linişte asupra Iutlandei !... Mâine să nu mai văd astea aci ! Să dispară ! Să-mi faci straturi ca lumea şi să pui flori destule !... Iţi dau eu coşuri şi catarge, de n'ai să le poţi duce !...

...Se întoarce supărat şi porneşte spre sala de mâncare. Se opreşte şi se uită pe fereastră. Inăuntru nimeni... După un sfert de oră, pictorul este chemat în cabinetul comandantului. Acesta îi ia în primire, chiar dela intrare :

— Aş vrea să ştiu, Popescule, ce înseamnă nepăsarea şi delăsarea ta ?...

— Domnule comandor, vă rog să nu o luaţi în nume de rău, dar nu mai pot lucra !.... Mai bine să puneţi pe altul !....

— De ce ?... Care să fie cauza ?...

— Cauza ?... Chiar modelele !... Cristos a furat o pâine şi Pascu l-a băgat la închisoare, unde e şi acum !... Petre şi Iuda au băut tot vinul dela *Cină* şi pe urmă s'au ascuns !... Pavel pentrucă i-a raportat, a intrat iar în infirmerie, cu capul spart !

L-a bătut Iuda pentrucă l-a pârât !...

— ...Bine, dar de ce nu lucrezi deocamdată la cortină ?...

— Cum ? Pentru ce ?....

— Nu mai pot din cauza Amfitritei !...

— Cum ?...

— ...Pentru chipul Amfitritei, pentru că n'aveam pe cine să iau de aci din Bază, am luat ca model pe servitoarea dela popotă !... De când i-am pus mâna pe faţă de câteva ori, ca să-i dau poziţia necesară, nu mă mai slăbeşte !... Se uită totdeauna galeş la mine, par'că ar vrea să-mi cadă neapărat în braţe !... Şi pe lângă asta, culmea bătăii de joc, la masă, îmi dă regulat porţia dublă şi când mi-o aduce, oftează şi se bagă în mine de par'că ar vrea să-mi stea pe genuchi !... Masa mea e un chin !... De supărare aproape nici nu mai mănânc !... Să auziţi pe camarazi cum o strigă madam Popescu !... Imi vine să-mi iau câmpii !...

...Comandantul râde grozav de înveselit. Este întâia dată când Popescu îl vede râzând. Incepe să zâmbească şi el... Se uită unul la altul şi se pornesc apoi amândoi pe un râs îndrăcit...

Necrolog

† Locot. Comandor Darian Dumitru

Rubrica acea tristă a ziarelor, formată din linii negre, cruci şi nume, la citirea cărora ochii familiilor, rudelor şi prietenilor se umezesc, a fost sporită în luna trecută — a lui Cuptor — cu numele *Locot.-Comandorului Darian Dumitru,* plecat din viaţa noastră în ziua de Sâmbătă 22 Iulie ora 21.

Vestea ne-a surprins şi câţi desigur din camarazii lui şi din cei ce-l cunoşteau nu au citit anunţul acela cernit şi rece a ziarului, de două sau trei ori, cu sufletul înecat de emoţie şi în de dorinţa de a se fi înşelat.

Nu e mult de când l'am văzut trecând grăbit pe sub teii şoselei Jianu, spre casa unde îl aştepta cu drag ai lui, şi... deodată,.... vestea aceasta tristă.

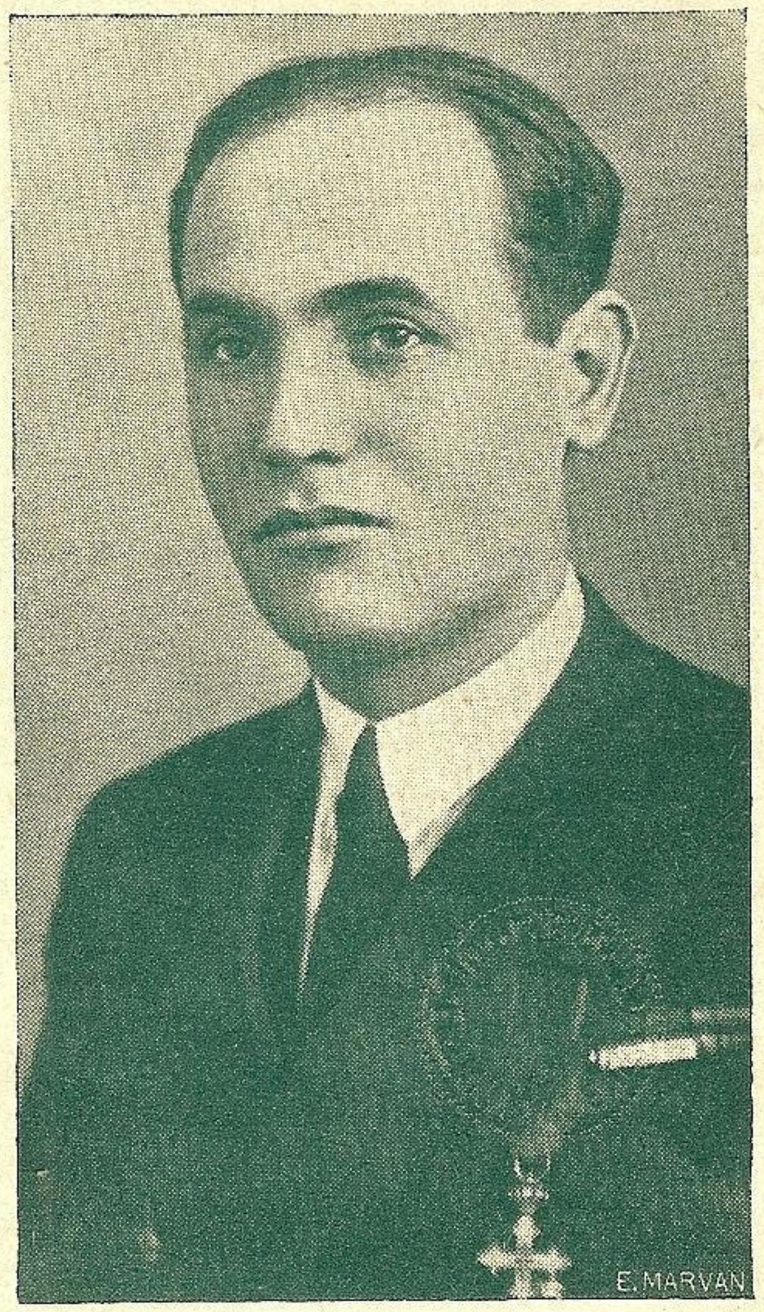
Ceeace nu reuşise războiul, lipsurile lui, inperfecţiunea materialului aeronautic din 1916—1918, a reuşit o boală veche a sa — astmul — stârnită de o febră tifoidă contractată cu 17 zile mai înainte, doborând pe acest om într'o cameră a Sanatoriului Filantropia, în floarea vârstei — la 37 ani — tocmai când era mai necesar celor ai săi şi instituţiei.

Născut în Odobeşti la 1896, reuşind în 1914 la examenul de intrare pentru marină, este trimis la Şcoala navală din Fiume a marinei Austro-Ungare.

Isbucnirea războiului mondial, tensiunea şi nesiguranţa situaţiei dintre România şi Austro-Ungaria îl readuce în ţară, unde urmează şcoala de artileriegeniu şi marină de unde ese sublocotenent de marină la 1. VII. 1916.

România intră în război.

Firea entuziastă, plină de neastâmpărul celor 20 de ani, îl determină a trece în aviaţie unde are ocaziunea a face dovadă strălucită a calităţilor sale.



In ziua de 9 Mai 1917 în calitate de observator aerian, în cursul unei recunoaşteri, este atacat de un avion inamic armat cu 2 mitraliere.

Sublocotenentul Darian nu ezită a angaja lupta deşi avea numai o mitralieră şi reuşeşte a doborî avionul inamic în liniile noastre la Coţofeneşti.

Fapta sa îi aduce meritata răsplată a Inaltului ordin *„Mihai Viteazul" cl. III.*

In Septembrie 1917 este avansat locotenent.

Boala care l-a răpus — astmul — apare, nemai permiţându-i sborul.

Locotenentul Darian revine în marină unde îl găsim până în 1921 rând pe rând la Flota de Operaţiuni, crucişetorul Elisabeta, nava Alexandru cel Bun, Depozitele generale, Grupul de Canoniere, Grupul de Contra-torpiloare, şi Şcolile marinei — unde lasă pentru toţi numai amintiri şi aprecieri bune.

In 1920 e avansat căpitan.

Boala sa începe să-l supere din ce în ce, viaţa de bord şi aerul de mare îl pun în pericol şi-l silesc în 1922 să se desparte de meseria ce şi-o alesese, şi să treacă la Serv. Geografic al Armatei din Bucureşti.

Aci, până în Mai 1929 când e avansat Locot.-Comandor, şi apoi dela această dată până în ziua sfârşirii lui, a depus o muncă deosebită şi cu frumoase rezultate, fiind unul din cei mai pricepuţi, apreciaţi, şi muncitori ofiţeri ai acestui Serviciu.

Mărturia meritelor scurtei sale vieţi, sunt culorile panglicuţelor acele ale ordinelor: *Mihai Viteazu, Crucea de război franceză, Medalia Victoria, Coroana României, Virtutea Aeronautică şi Steaua României,* ce i se înşirau odată pe piept, în stânga hainei.

Şi înşiruirea etapelor lui se opreşte brusc la ziua de 25 Iulie când peste trupul lui rece — în durerea familiei, camarazilor şi prietenilor — s'au rostogolit în sgomot bulgării de pământ.

Familia pierde prin sfârşirea lui un iubitor soţ şi părinte, Armata un valoros şi muncitor element, iar Marina căruia îi aparţinea — pentrucă dacă silit de boală o părăsise, rămăsese totuşi al ei prin amintiri, suflet şi simţiri — un bun, priceput, iubit şi neuitat camarad.

MIRTH.

CRONICA

Proectul construirei unui adăpost pentru ambarcaţiuni de pescari şi de plăcere

Una din realizările pe care le urmăreşte L. N. R. este şi aceia de a creia pe coasta noastră mici porturi care să adăpostească contra vântului şi valurilor ambarcaţiunile pescăreşti, să dea posibilitate de refugiu ambarcaţiunilor de plăcere — bărci cu pânze, cutere, yachturi — când sunt prinse în larg de vreme rea, şi să servească nevoile staţiunilor de salvare a coastei.

Mijloacele materiale, — condiţiunea principală de realizare — lipsesc L. N. R. şi de aceia până în prezent cu toată evidenta necesitate nu s'a putut construi un asemenea adăpost.

Iată însă că chestiunea începând să intereseze *Regia Autonomă a P. C. A.,* s'a însărcinat d-l *Inginer Cotovu* directorul construcţiei Portului Constaţa cu studierea ei.

Şi astfel avem azi un proect elaborat de d-sa pentru construirea unui asemenea adăpost.

Natural, că dela proect la realizare e distanţă mare, mai ales în vremurile de cumplită criză prin care trecem, dar totuşi e un început, o piatră pusă, o idee materializată în cifre şi aşternută pe hârtia unei oficialităţi, care ne dă speranţe.

Costul realizării ar fi de 3.800.000 lei şi nu ar fi mare dacă la acoperirea lui ar contribui P. C. A., P. A. R. I. D., oficiul de Turism de pe lângă Preşedenţia Consiliului de miniştri şi Primăria Municipiului Constanţa, toate, autorităţi pe care chestiunea le interesează deopotrivă.

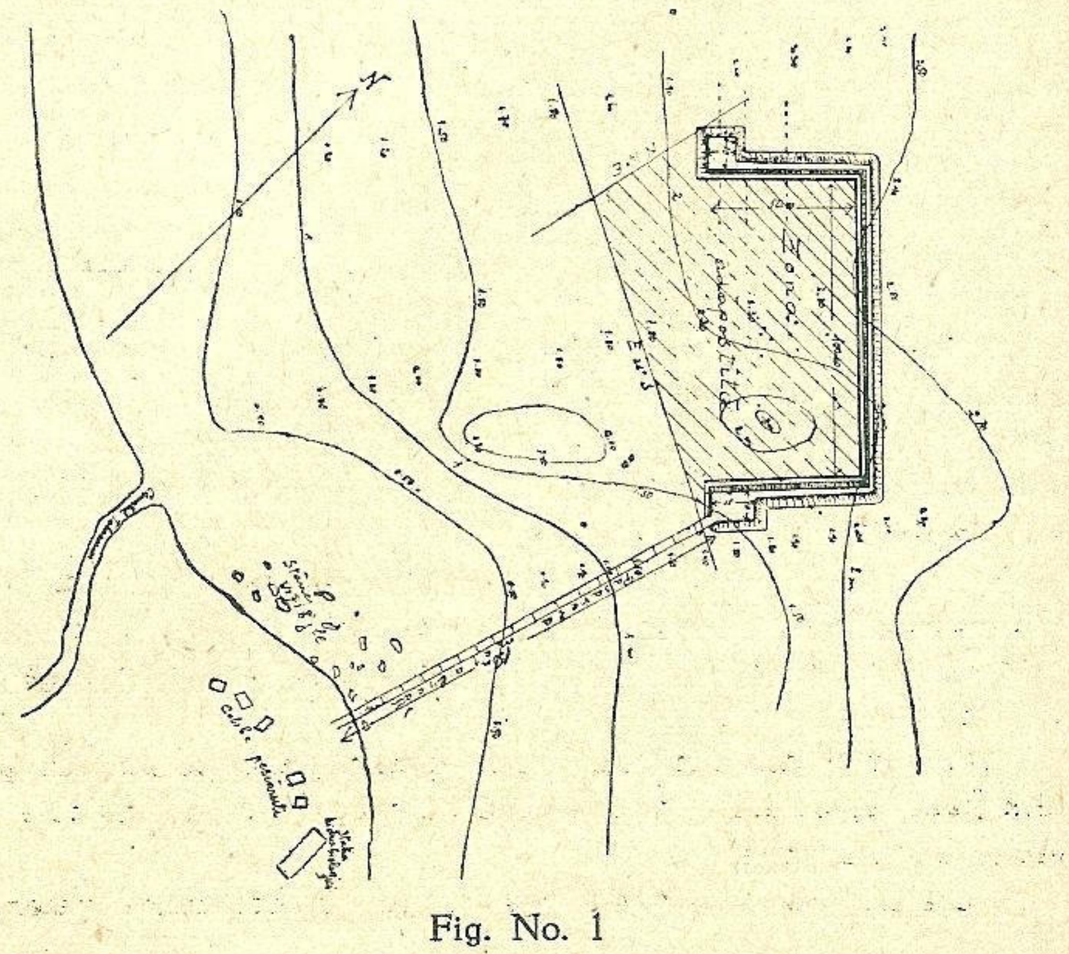


Fig. No. 1

Cota ce-ar reveni Primăriei Constanţa ar fi în orice caz mai mică decât cea cheltuită recent cu lucrarea bazinului de patinaj.

D-l Ing. Cotovu a găsit cel mai bun punct de construcţie, lângă *Staţiunea Hidrobiologică Constanţa,* şi d-sa opinează pentru acest punct, pentrucă coasta formează aci un mic golf adăpostit contra vântului de Sud, şi pentrucă aci e şi canalul de legătură cu lacul Tăbăcăriei, punct principal pescăresc.

D-sa opiniază pentru crearea unui adăpost în larg, unde adâncimile se menţin în mod natural, iar nu crearea unui bazin prin prelungirea în mare de diguri, pentrucă în acest din urmă caz, din pricina micilor adâncimi a coastei, ar trebui să se prelungească prea mult digurile în mare.

Pe de altă parte aceste diguri prelungite mult în larg ar produce înisipări din cauza valurilor şi al barării curentului litoral.

D-l Ing. Cotovu dă trei exemple de asemenea porturi, pe coasta daneză, adevărate insule artificiale izolate în mare şi legate cu malul prin viaducte : *Snagebaeck, Hundestod, Arnager.*

Adăpostul ar fi format din diguri ca în figura No. 1 cu profilul

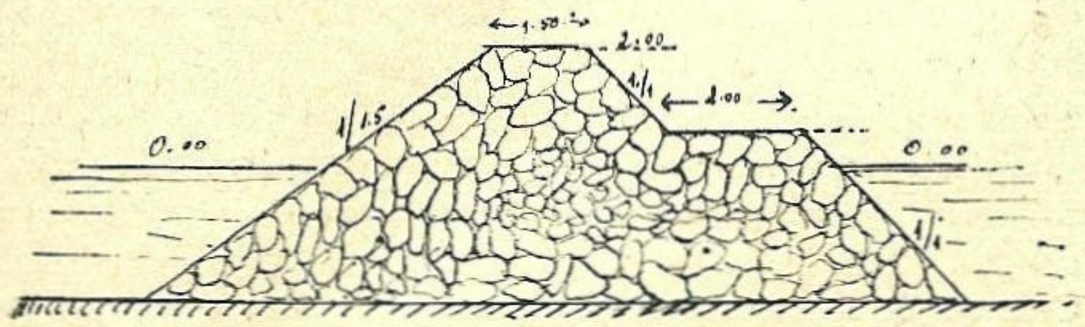


Fig. No. 2

ca în fig. No. 2 care ar închide un bazin de 5000 m² suprafaţă.

Adâncimea ar fi de 2 m., suficientă chiar şi pentru şalupe mai mari, şi s'ar putea adăposti circa 50 ambarcaţiuni.

Bazinul ar fi legat cu malul prin o paserelă metalică construită din şine de cale ferată lungă de circa 150 metri, suficient de înaltă şi prevăzută cu două deschideri între palee pentru a permite bărcilor şi şalupelor să treacă pe sub ea.

Platformele dela capetele digurilor ar permite construirea de mici depozite şi instalaţiuni necesare desfacerei peştelui care pe viaduct ar fi transportat la mal şi de aci cu camioane la Constanţa.

Proectul se află la Regia Autonomă P. C. A. şi P. A. R. I. D. şi este susţinut de către L. N. R. pentru găsirea mijloacelor financiare şi materiale necesare.

Fie ca elaborarea acestui proect să fie de bun augur.

MIRTH.

Construcţiile navale străine în 1932

D. *Edmond Delage* publică în revista *„Mers et Colonies"* un foarte interesant articol *„Les constructions navales a l'étranger"* care este un fel de bilanţ în linii generale pe 1932 a construcţiilor şi programele navale.

După d-sa primul fapt ce caracterizează anul 1932 în materie de construcţiuni de nave de război este decadenţa flotelor care până acum câţiva ani stăpâneau realmente marea.

Astfel dacă *Anglia,* graţie moştenirii chiurasatelor din ultimii ani ai războiului, şi a unor guverne îngrijorate de poziţia în viitor a ei, păstrează încă o superioritate formidabilă, trebue să cedeze însă altor state întâietatea în ceeace priveşte crucişetoarele, distrugătoarele şi submarinele.

După statisticele oficiale engleze pe 1932, Anglia ocupă al 2-lea loc pentru crucişetoare şi abia al 5-a pentru distrugătoare şi submarine.

La aceasta contribue desigur şi faptul că Anglia respectă mai mult ca orcare alt stat limita de vârstă a navelor, clasând nave pe care alte marini le mai păstrează.

Atenţia Amiralităţii Britanice se îndreaptă azi spre cucişetoarele de 7000 şi 5500 tone.

Astfel după *Leander,* se grăbeşte construcţia lui *Achille, Orion, Neptun,* prin urmare 8 unităţi de acelaş tip de 7000 tone, 7000 mile rază de acţiune, 8 piese de 152 mm., 4 de 101 mm. A. A., 6 tuburi lans-torpile.

In ceeace priveşte tipul de 5500 tone este reprezentat prin două crucişetoare tip *Arethusa* cu 6 tunuri 152 mm. Tonajul pentru distrugătoare nu depăşeşte 1375 tone cu 35 noduri, iar conduc. de flotilă tip *Kempenfelt* puse în construcţie în 1932 sunt după părerea francezilor inferioare contra-torpiloarelor lor de 2400 tone.

Pentru submarine, Anglia nu numai că nu le-a mărit tonajul — submarinul X_1 nu a avut nici un urmaş — dar stărue mereu pentru complecta abolire a lor, căutând mai mult progresul armelor anti-submarine.

Statele Unite nu a căutat să profite de avantagiile ce îi dădea tratatul dela Washington.

Astfel numărul crucişetoarelor de 10.000 tone la care are dreptul nu şi l'a complectat, iar numărul distrugătoarelor puse în serviciu, nu atinge pe cel al celor care atinse de limită de vârstă sunt declasate.

Crucişetoarele de 10.000 tone *Pensacola, Salt Lake-City, Indianopolis* au trebuit să reintre în studiu arsenalelor pentru refaceri din cauza nesiguranţei suficiente ce prezentau la eforturile la care le supuneau tragerile de artilerie, cu toate excelentele lor calităţi nautice.

Port avionul *Ranger* de 14.000 tone cu 70 aparate lansat de curând a dat loc la multe critici.

Japonia în schimb, neputând obţine paritatea absolută cu St. Unite şi Anglia, a căutat să profite complect de toate drepturile ce i s'a oferit prin tratatele navale.

Astfel în 1932 a lansat pe *Chokai* al 8-a şi ultimul crucişetor de 10.000 tone, are aproape terminat port-avionul *Ryujo* de 7600 tone, iar în plină construcţie 2 crucişetoare de un tip aparte armat cu 5 tunuri de 126 mm.

Tot astfel *Italia* care nu pierde o ocaziune de a cere paritatea navală cu Franţa punând-o astfel pe aceasta în inferioritate din cauza lungimii litoralului de apărat, nu scuteşte nimic pentru realizarea programelor.

Astfel, *Bolzano,* ultimul crucişetor de 10.000 tone din seria de 7 a fost terminat, asemeni cele 5 crucişetoare tip *Condottieri* de 5000 tone, iar la finele lui 1933 vor fi terminate şi alte 6 de 6700 tone.

Germania a pus în serviciu pe *Deutschland* care a dat loc la atâtea discuţii, păreri, şi îngrijorări în Franţa şi Anglia, iar alte 2 de acel tip, *Ersatz Lothringen* şi *Ersatz Braunschweig* au fost începute din Iunie 1931 şi Oct. 1932.

In sfârşit *Suedia* va lansa curând pe *Goteland,* port avion cu 12 hidroavioane, de 33.000 H. P., 27 noduri, 6 piese de 152 mm., destinat apărării coastelor şi insulelor.

MIRTH.

Secretul înnotătorilor japonezi

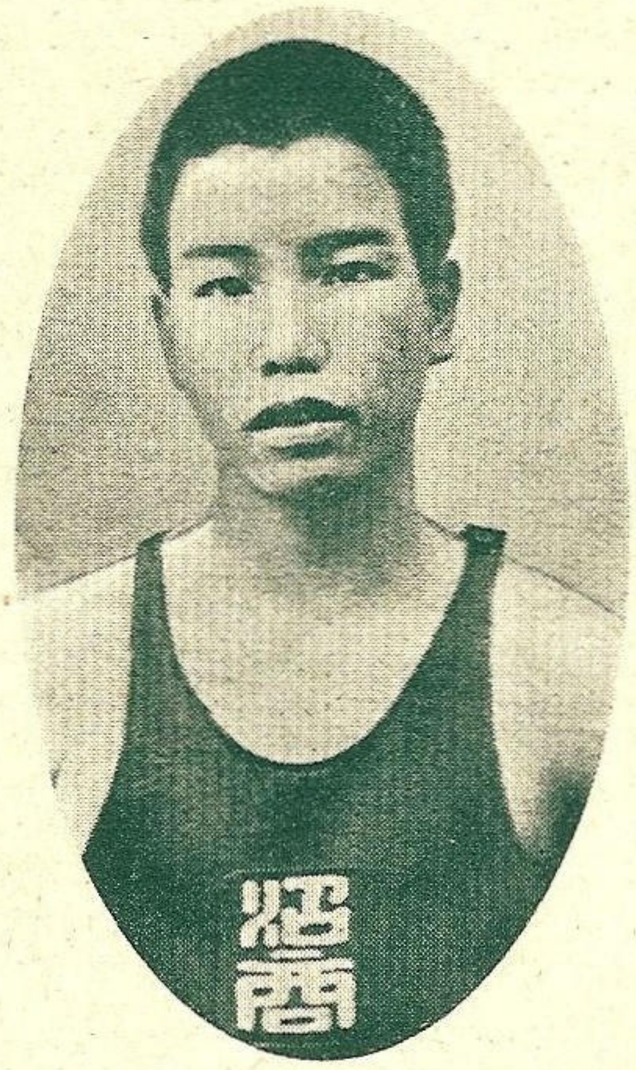
Nu de mult lumea înnotătorilor a fost uluită de apariţia meteorică a japonezilor pe arena sportivă. Din datele pe cari le-am putut culege am aflat că japonezii lucrează încă din 1920 în cea mai strictă tăcere. Rasă de mică statură, popor cu imense concepţii, ei au ştiut să-şi ajungă scopul graţie multiplelor calităţi de cari se bucură. Oameni ce activează cu ardoare şi sub imperiul modestiei, au înţeles să înlocuiască reclama şi vorbele deşarte, cu fapte.

Iată dece cele trei calităţi esenţiale, perseverenţa, răbdarea şi voinţa, desvoltate la maximum, s'au cristalizat la Los Angelos într'o magnifică apoteoză necunoscută până în prezent de nici un

popor în domeniul sportiv.

De atunci o lume întreagă, cucerită de succesul acestor drăcuşori galbeni, e dornică să cunoască metodele, secretele şi misterele înnotătorilor japonezi.

Se spune că în timpul antrenamentului din superbul bazin din Los Angelos, un om s'ar fi aplecat deasupra lor studiindu-i un timp îndelungat. Acest om, un american, este unul din cei mai buni antrenori ai Statelor Unite dublat de un tehnician şi pedagog fără pereche. D-l L. de B. Handley a binevoit să consemneze într'un



Inotătorul japonez brasseur, Reizo Koïke

mare ziar sportiv, în câteva note preţioase importantele informaţiuni pe cari le reproducem pentru cititorii noştri mai la vale.

„Rezultatele obţinute de către japonezi sunt uluitoare.

Să spun în primul rând ce cred despre stilul lor. S'a scris multe în această privinţă. S'ar părea că influenţaţi de anatomia suplă şi fină a asiaticilor, numeroşi comentatori s'au lansat în discuţiuni ce tindeau să demonstreze c'ar fi vorba de o nouă metodă.

Injust! Afirm că crawl-ul practicat de către triumfătorii tournoiurilor nautice nu este altul decât pur şi simplu acela pe care noi îl predăm elevilor noştri. Numai că japonezii din cauza dispoziţiilor naturale se conformează admirabil ideei de căpetenie al antrenorilor, pe când reprezentanţii noştri, pentru a nu cita decât pe americani, se depărtează mai mult sau mai puţin de stilul ideal, pe care-l adoptează personalităţii lor.

Ceeace frapează şi mai mult, scrie L. de B. Handley, este modul de a lovi apa. Nu am avut încă niciodată o astfel de satisfacţie de ordin estetic. Este aplicarea absolută a principiului hydroplanului pe care-l predicăm şi-l trâmbiţăm de mulţi ani încoace, fără a parveni ca înnotătorii noştri să reuşească după visul nostru.

In schimb japonezii! Ei atacă în mod direct fără alunecarea braţului înainte. Umerii rămân în mod absolut imobili în timp ce braţul coboară imediat la intrarea lui în apă. Aceştia lucrează şi ei evident, ajutând cu greutatea şi puterea lor trecutul către partea din urmă însă nu se urnesc nici înainte nici înapoi. Servesc drept pivot într'un fel oarecare.

Aceasta permite înnotătorului de a pluti cu pieptul înainte la suprafaţa apei, reducând la minimum rezistenţa avansării. Corpul nu rulează, căci nu are nevoie şi capul fiind aproape în mod constant deasupra nivelului, respiraţia este extrem de comodă.

Interesant de semnalat este faptul că aceştia întrebuinţează bătaia picioarelor în opt timpi.

S'a spus că ar fi adoptând o mişcare foarte rapidă a braţelor. Totul este relativ şi găsesc ca foarte normală cadenţa lor, luând în consideraţie statura lor redusă cât şi fantastica supleţe cultivată cu îngrijire a muşchilor lor. In şirul celor 1.500 de metri ai lor, am studiat între alţii pe Makino şi Kitamura.

Am constatat că Makino efectua 36 atacuri duble (adică 36 de fiecare braţ) pe minută. Kitamura înnota cu o cadenţă mai redusă şi ştiu perfect că în timpul ultimului campionat de mare fond al Statelor-Unite, învingătorul Ray Ruddy adopta cadenţa de 42 atacuri!...

Deci concludeţi!...

Evident că dacă stilul ocupă aci un loc de frunte nu-i mai puţin adevărat că partea morală şi intelectuală a atleţilor, cu totul diferită de a noastră a putut să dea naştere unui alt factor primordial".

Putem oare să nu fim de acord cu marele antrenor american, când ne gândim la felul lor special de existenţă, la felul lor de a concepe lucrurile fără de care japonezii nu ar fi parvenit niciodată la aceste rezultate minunate?

Adolescentul acestui popor modest dar vai! atât de civilizat, ce practică sportul, n'are alt ideal în afară de studiile sale scolastice. Şcoala şi piscina, profesorul şi antrenorul constitue pentru el cei doi poli, raţiunea însăşi a existenţii sale.

Ceeace-i caracterizează atunci când concurează este lipsa de tactică personală. Antrenorul le-a recomandat să numere până la o cifră oarecare începând să accelereze din acest moment şi numai în acest moment.

Şampionul olimpic de înot pe 1500 m. Shozo Makino

Rivalii o pot lua înainte chiar o lungime întreagă de bazin; fără a se sinchisi, ei merg cu ochii închişi... ştiind că îndată vor accelera şi ei.

Am căutat să culeg câteva informaţiuni cu privire la secretul înnotătorilor japonezi pentrucă cei ce se interesează de sportul nautic să ia cunoştinţă despre tehnica, spiritul şi şcoala modernă a unui popor ce deţine recordul mondial de înnot şi cari sunt destinaţi să-l deţină încă mulţi ani de aci înainte.

Avocat Dr. GUERRO

Organizarea interbalcanică a marinei comerciale

Organizarea interbalcanică a Marinei Comerciale. Comitetul Interbalcanic care a reunit la Atena la 27 şi 28 Apr. reprezentanţii Albaniei, Bulgariei, Greciei, Jugoslaviei, României şi Turciei, a pus bazele unei secţiuni maritime, pe lângă Camera Interbalcanică de Comerţ şi de Industrie din Istambul. Statutele vor fi aprobate de sesiunea din toamnă a Conferinţei Interbalcanice, ce se va întruni la Salonic.

Art. I din Statute prevede că această secţiune va avea să contribue la perfecţionarea organizaţiei şi la desvoltarea marinelor comerciale balcanice, printr'o apărare comună a intereselor maritime ale statelor balcanice.

Scopul va fi realizat prin:

1) Adoptarea unei politici comerciale şi maritime comerciale a Statelor Balcanice. Propagandă în comun.

2) Tratare pe picior de egalitate a marinelor comerciale balcanice în apele balcanice, exceptându-se cabotajul.

3) Utilizarea în cea mai mare măsură posibilă a flotelor comerciale balcanice, pentru transporturile Statelor balcanice şi organizarea comună de linii regulate.

4) Ajutorarea armatorilor printr'un Oficiu Interbalcanic de Credit Maritim, un Institut Balcanic de Reasigurare şi eventual un Registru Interbalcanic.

Recenzii

THE BARK INVADER (Năvălitorul întunecat) de căpitanul Franz Rietelen von Kleise.

Incă o carte asupra războiului, deosebit de preţioasă prin datele ce ni le dă asupra unor faze importante şi destul de nelămurite a marei conflagraţiuni mondiale.

Autorul, fost ofiţer în Marina Imperială Germană a fost trimes la începutul războiului în Statele Unite pentru sabotarea operei de aprovizionare a Aliaţilor de către America neutră. Auxiliar al lui von Papen şi a comandorului Boy-Ed organizează greve în fabricile de muniţii şi alimente, distruge poduri, provoacă scufundarea mai multor transporturi destinate Aliaţilor prin introducerea la bord a unor bombe ce explodau odată vasul ajuns în largul mării. Activitatea sa atât de dăunătoare Englezilor nu întârzie să fie descoperită de agenţii lui „Inteligence Service" aflaţi în Statele-Unite, cari bineînţeles căutară să scape de el; astfel Rietelen primi o telegramă care îi cerea să se prezinte de urgenţă la Berlin. Deşi surprins, se execută şi cu un paşaport Elveţian se îmbarcă la bordul pachebotului Olandez *Nordam*. La escala în Anglia fu arestat şi închis, pentru a fi mai târziu extrădat Statelor-Unite, când acestea intrară în războiu. Faimosul cifru german căzut în mâna Amiralităţii cu ocazia naufragiului lui *Magdeburg* servi încă odată cu succes la alcătuirea telegramei ce-l făcu pe Rietelen să cază în cursă. După mari intervenţii acesta nu-şi putu recăpăta libertatea decât în 1921.

In deosebi de interesante sunt memoriile lui asupra convorbirilor avute cu diverse personalităţi în timpul captivităţii sale în Anglia unde a fost foarte bine tratat.

Pentru prima oară ni-se dă într'adevăr o explicaţie pentruce bătălia care a dus la distrugerea escadrei lui von *Spee* s'a dat la *Falkland* şi nu în altă parte.

După Farrére şi Paul Chack, cari probabil n'au avut material suficient de documentare, aceasta se datoreşte numai perspicacităţii şi darului de strateg al lordului *Fisher*. E greu însă de crezut ca tocmai acesta, în nişte momente atât de grele pentru Anglia, să joace ultima carte numai pe un probabil atac al Falkland-ului de către Germani. Aşa că explicaţia dată de von Rietelen ne pare mai plauzibilă.

După lupta de la *Coronel*, von Spee intră cu toată escadra la *Valparaiso* pentru cărbuni şi provizii. Aci primeşte un ordin de la Amiralitatea din Berlin în care i-se ordona atacarea insulelor Falkland, distrugerea staţiei T. F. S. şi luarea ca prizonier a guvernatorului, represalii pentru atacarea insulei *Samoa* de Australieni.

La consiliul de război la bordul lui *Scharnhorst*, toţi comandanţii sunt contra acestei riscate operaţii, numai amiralul pentru. După lungi desbateri se hotărăşte executarea ordinului.

Restul se cunoaşte. Intâlnirea la Falkland cu escadra lui *Sturdee* sosită cu o zi înainte, şi nimicirea întregei escadre germane, cu excepţia lui *Dresden*. Ordinul fatal fusese ticluit de un agent al *Intelligence Service* şi trimes din Berlin cu toate mărcile oficiale şi compus tot cu ajutorul codului secret. Kaiserul când a primit raportul asupra bătăliei dela Falkland a scris pe margine:

„Nu pot deloc înţelege ce a căutat Spee la Falkland".

Pentru ca cele două crucişătoare de bătălie, *Invincible* şi *Inflexible*, ce au format miezul escadrei Sturdee, să poată fi luate din Mediterana, unde se aflau, fără să prindă de veste spionii germani, s'a recurs la un truc.

S'au construit din lemn în Anglia, două nave identice celor două crucişetoare, şi apoi în mijlocul unei flotile de contratorpiloare au fost remorcate şi substituite celor două crucişetoare ce au fost trimise la Falkland.

Astfel, Germanii ce aveau un admirabil serviciu de informaţii în Mediterana n'au aflat nimic de absenţa lor, lucru ce dacă s'ar fi întâmplat n'ar fi întârziat să le dea de bănuit.

Lucrurile aşa cum le povesteşte Rietelen pot părea unora la prima vedere puţin verosimile, totuşi faptul că prefaţa la ediţia engleză e scrisă de Amiralul sir *Reginald Hall* fost tot timpul războiului şef al *Intelligence Service* le dă o mare autoritate morală. Deasemeni nu ştim să fi fost desminţite de vreun autor englez.

CĂLIN

Bibliografie

1) *Taussaint* „Un mois sous les mers".

2) *Pierre Melon* „Achmet-Reis" roman de aventuri maritime, descriind viaţa legendarului corsar.

3) *Giorgio Giorgis* „Manuale di Meteorologia Nautica". Acest manual recent apărut, ţine seamă şi utilizează toate isvoarele de informaţie, franceze, engleze şi americane: studii, hărţi, observaţii etc. Manualul are 2 părţi: I-a e teoretică expunând origina şi formarea tuturor fenomenelor meteorologice; a II-a e practică, conţinând aplicaţiunile maritime ale meteorologiei, în special în navigaţie. Manualul e complectat cu un *Apendice* ce reuneşte: table meteorologice şi un vocabular meteorologic englez, italian în sfârşit un *atlas de hărţi meteorologice*. (Typo. Academia Navală)

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

ANGLIA

☐ Intreg programul pe 1931 este astăzi, în curs de execuţiune prin începerea construcţiei crucişetorului *Amphion,* 8 distrugătoare şi conducătorul de flotilă *Exmouth.*

Prima navă lansată din acest program va fi sloop-ul *Grimsby* care a avut loc la 19 Iulie.

Programul pe 1932 a început prin punerea în construcţie a distrugătoarelor Forester şi Fury, submarinului Clyde, ravitailleur-ul de distrugătoare Woolwich, crucişetorul de 7000 tone Apollo.

☐ In apropiere de Spithead, dragorul de mine *Tedworth* a făcut încercări de afundare cu scafandru autonom pentru mari adâncimi.

S'a ajuns până la adâncimi de 350 m.

☐ Supravegherea pescuitului dealungul coastei Canadiene se face prin hidroavioane, care din 8 baze de plecare de pe coastă, împânzesc marea supraveghiind vasele de pescari.

☐ La 25 Iulie s'a inaugurat la Southampton cel mai mare bazin de carenaj din lume (Italia Marinara No. 13), care va putea primi nave de 100.000 tone.

☐ „Army and Navy Musseum" din Londra a organizat o expoziţie de diorame înfăţişând etapele istoriei maritime a Imperiului Britanic. Sunt reprezentate cele mai celebre episoade : *Golden Hind* a lui Drake în strâmtoarea Magellan, Cook debarcând în Australia, *Mayflower* debarcând Puritanii la capul Cod, etc.

Pe lângă portretele navigatorilor şi exploratorilor vestiţi, expoziţia mai are şi câteva relicve : tabacherea lui Drake, luneta lui Cook, etc.

ITALIA

☐ Cele 2 crucişetoare ce se vor lansa curând din programul 1932 se vor numi *Garibaldi,* şi *Duca-degli Abruzzi,* de acelaş tip cu Conte de Savoia, iar cele 2 torpiloare de 625 tone din acel program, *Spica* şi *Astore.*

☐ Italia dispune în prezent de 7 crucişetoare, de 10.000 tone, 12 crucişetoare între 5—7000 tone în serviciu şi construcţie, 12 conducătoare de flotilă, 24 distrugătoare, 54 submarine, 4 puitoare de mine, 1 navă port-avion.

Perfecţionările aduse aparatelor de artilerie au fost împinse la maxim iar antrenamentul escadrelor prin cele 5918 eşiri efectuate în 1932 faţă de 2611 din 1923 este desăvârşit.

☐ La Bari, concomitent cu târgul Levantului, va funcţiona o expoziţie nautică, sub patronajul L. N. Italiene. Va fi deschisă între 6—21 Sept. şi va cuprinde următoarele secţiuni : construcţii navale, mecanică navală, greement şi accesorii, construcţie şi utilaj de porturi, materii prime, marină de război, navigaţie.

YUGOSLAVIA.

Portul Toulon a primit la 22 Iunie vizita vaporului Krailjika-Marisa (10.196 tone, 18 noduri) pe care erau ambarcaţi 400 membrii ai Ligii maritime yugoslave plecaţi dela Dubrovnik, în croisieră pentru vizitarea coastei Dalmaţiei, Corfu, Ajaccio, Monaco, Marsilia.

ST. UNITE.

Consiliul de război însărcinat cu anchetarea catastrofei lui *„Akron"* şi-a terminat lucrările găsind că dezastru nu a fost cauzat de factori technici de construcţie sau principiu, ci unei erori de manevră a Comandantului care în urma unor circunstanţe rămase până acum necunoscute ar fi comandat brusca şi totala schimbare a drumului.

Acest fapt a provocat ruperea cârmelor şi a permis curentului puternic de coborâre să precipite aeronava în mare.

Stabilirea acestor cauze, a determinat amiralitatea americană să nu renunţe pentru viitor la construcţia de asemeni noi aeronave.

FRANŢA

☐ De curând a intrat în serviciu pachebotul *„El Mansour"* al „Compagnie de Navigation Mixte"; are 5.500 tone, 21 nod. prova în bulb, cârma Oertz, etc. şi e amenajat pentru 377 pasag. repartizaţi în 3 clase.

☐ Programul Ligii Maritime franceze prevede pentru acest an :

1) o tabără de vacanţe nautice 2) o călătorie în Africa Occidentală franceză a studenţilor bursieri ai Ligei, 3) Croazieră anuală dela 14—26 Sept. Bordeaux-Marsilia, 4) Stagiu technic la bordul vaselor de comerţ franceze 5) Concursuri : de propagandă (adeziuni noi), de fotografii, de machete (modele de vase) 6) manifestări nautice în tot lungul coastelor Franţei, organizate cu concursul Marinei.

☐ *Expoziţii nautice.* In cadrul târgului colonial şi internaţional dela Bordeaux, 18 Iunie—3 Iulie, au avut loc şi un salon nautic, consistând dintr'o expoziţie la uscat şi din demonstraţii pe apă, cu diverse tipuri de îmbarcaţiuni şi motoare marine.

☐Lucrările transatlanticului *„La Normandie"* aflat în construcţie au fost suspendate din nou pentru a se restudia chestiunea prevenirii incendiilor a căror victime *Philippar* şi *Atlantic* au pus pe gânduri companiile franceze de navigaţie. (Italia Marinara No. 13).

GRECIA

☐ Societatea *Hellenic Coast Lines Company Ltd.* inaugurează un serviciu săptămânal între Grecia-Egipt-Palestina-Syria-Cypru-Grecia.

☐ Criza prin care trece tot globul se resimte din ce în ce mai mult în Grecia.

Numărul vaselor dezarmate s'a urcat din Aprilie la 184 adică dela 305.722 tone la 404.114 tone. (Italia Marinara No. 13).

GERMANIA

☐ *Bremen* transatlantic german, a traversat Atlanticul (3199 mile) în 4 zile, 17 ore, 43 minute, cu o viteză de 28.14 noduri, bătându-şi recordurile anterioare. (Lloy's List 15 Iunie).

☐ La 4 Mai a intrat la Barry, velierul german *Priwall* (3.815

tone, 64 oameni echipaj, din care jumătate elevi) al armatorului Laeisk din Hamburg, venind din Port Victoria (Australia). Traversarea a durat 106 zile în timpul căreia s'a realizat un drum diurn de 307 mile ceeace dă o viteză de 12,70 nod.

Din țară

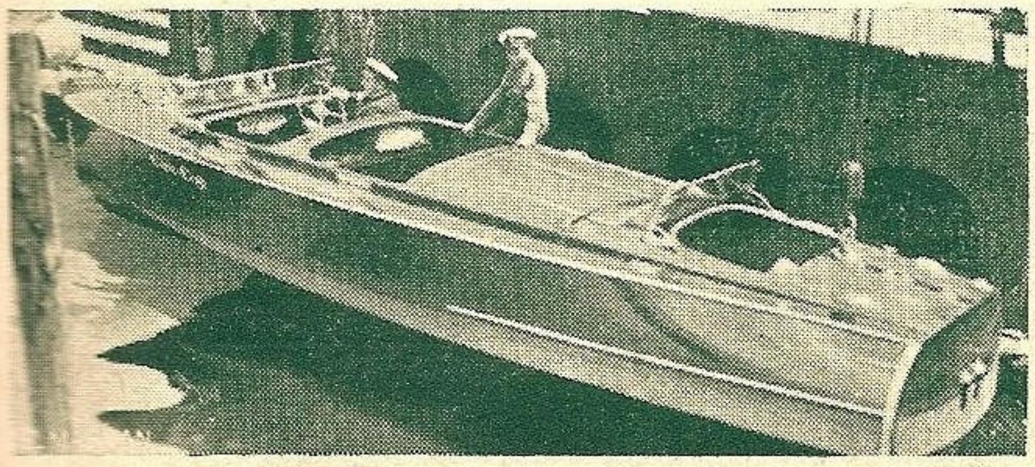
O inițiativă frumoasă. In dorința de a se păstra obiceiurile și de a cimenta mai mult legăturile dintre populația de munte și cea depe litoralul mării, Primăria orașului Alba-Iulia a luat frumoasa și lăudabila inițiativă să boteze ea vaporul „Alba-Iulia" al S. M. R.

In acest scop o delegație a consiliului comunal și al populației orașului Alba-Iulia, vor sosi la Constanța pentru solemnitatea acestui botez, care va avea loc la sosirea vaporului din cursa obișnuită și care după itinerar ar fi 17 August a .c.

Primăria orașului va oferi vaporului un pavilion național și un altul pe care se va broda stema orașului Alba-Iulia, ambele lucrate de către un comitet de doamne.

In numărul viitor vom reda modul cum a decurs această solemnitate.

☐ Cu începere dela 1 Iunie a. c. a intrat în vigoare noul tarif combinat pentru călători și bagaje între N. F. R. și C. F. R.



Șalupa *Chris-Craft* a M. S. Regina Maria

Biletele cu tarif combinat pentru toate categoriile de călători se dau numai dela stațiile C. F. R. și agențiile N. F. R. de mai jos:

Dela C. F. R.: Arad, Bacău, Bălți, Bârlad, Traian Val, București Nord, Buzău, Brașov, Jiblea, Cernăuți, Cet. Albă, Chișinău, Ciulnița, Cluj, Constanța, Craiova, Focșani, Iași, Lugoj, Oradea, Oravița, Ploești, Sud, R. Vâlcea, Roman, Sibiu, Slobozia, Tg. Jiu, Tecuci, Timișoara.

Dela N. F. R.: Baziaș, Bechet, Cetate, Chilia Nouă, Drencova, Galați, Gruia, Hârșova, Isaccea, Ismail, Măcin, Moldova veche, Oltina, Rusciuc, Silistra, Svinița, Sulina, Tulcea, Topalu, T.-Severin, Turtucaia, Vâlcov, Zimnicea.

Informațiuni de detaliu, la toate ghișeurile de casă a stațiilor C. F. R. și agențiilor N. F. R. de mai sus.

☐ Parlamentarii Români cu familiile și invitații lor, în număr de circa 200, au făcut o excursie pe Dunăre cu vaporul N. F. R. „Gr. Manu".

Plecarea a fost la 9 Iulie ora 7 din T.-Severin și sosirea la Baziaș la 10 Iulie ora 10.

Parlamentarii au vizitat insula Ada-Kaheh și Moldova Veche, unde au fost bine primiți de autorități și populație.

Dela Baziaș, cu un tren special parlamentarii au plecat prin Jugoslavia spre Reșița.

La trecerea prin porturile și teritoriu jugoslav au fost călduros ovaționați.

Excursiunea a fost organizată și condusă de către d-nul Comandor (R) Dan Zaharia.

☐ *Tarife directe Gdynia-Bulgaria.* Se anunță din Gdynia introducerea unui tarif de tranzit între C. F. poloneze, române și bulgare.

☐ *Tarife directe România-Statele Unite. American Seantic Line* proectează adoptarea unui tarif unic pentru mărfuri între România și U. S. A. via Gdynia. Tariful va cuprinde transportul pe C. F. române și poloneze, antrepozitarea și manipularea la Gdynia precum și navlul Gdynia-U. S. A. și U. S. A.-Gdynia. Mărfurile vor putea fi predate în vagoane complecte ori colective; tariful minim e de 8½ dolari.

☐ Cu vaporul *Algerian* a sosit în țară la 2 Iulie șalupa „Chris-Craft", a M. S. Regina Maria.

Are următoarele caracteristici:

Șantierul „Chris-Craft", 27 picioare lungime (1 picior = 0 33 m.), 8 picioare lățime, 2120 kg. greutate, motor „Chris-Craft" 250 H. P., 50 noduri viteză, 8 locuri, corpul din lemn de cedru, cu dublu fund.

Sub comanda d-lui Locot. Ghezzo Eduard secondat de maestru-mecanic Dungher, șalupa a fost dusă pe mare la Balcik.

Revista revistelor

Revue de la Ligue Maritime Belge No. 6, numărul e consacrat aproape în întregime propagandei în favoarea desvoltării marinei belgiene.

Rivista Nautica Italia Navale No. 9—10 are un foarte interesant studiu asupra noului program german pentru marina comercială. Pe lângă reformarea conducerei societăților de navigație, se preconizează o repartizare a zonelor de activitate, diferitelor companii.

Italia Marinara No. 11. Reținem analiza situației marinei militare italiene în decursul primului deceniu al regimului fascist. După ce se arată progresele technice realizate în diverse direcțiuni, vorbind de organizarea școlilor navale se spune: „actualul Ministru al Marinei, (Sirianni N. Red.) voește ca instrucția marinărească — indispensabilă pentru a domina forțele naturei în orice împrejurare — să aibă bazele în navigația cu vele, care e o școală de îndrăzneală unită cu prudență, de calm și tenacitate, de promptitudine, de hotărâre, de responsabilitate și de disciplină, și care este cea mai nimerită a oțeli spiritul și corpul".

Italia Marinara No. 12. Ciclul atlantic dela Olukun expune câteva date culese de Profesorul german Frabenius, întors din călătoria sa de studii din Libia și Spica Orientală, asupra civilizațiilor prestorice îngropate cari au înflorit odată în această regiune.

România Pitorească anul I No. 1 revistă de turism și sport; bogat ilustrată și cu articole foarte atrăgătoare, România Pitorească va contribui la cunoașterea frumuseților țărei noastre.

Morse No. 7 Revista Ligii Maritime și Coloniale Poloneze. — Număr închinat „serbării Mării" care a avut loc la 29 Iunie. Remarcăm articolele d-lor: General G. Dreszer președintele L. M. i. K. (Mare nostrum); E. Kwiatkowski, fost ministru de industrie și fondatorul portului Gdinya, în care desfășură programul maritim al Poloniei bazat pe trecutul ei istoric; Ignat Paderewski fostul președinte al Republicii relativ la propaganda germană în chestiunea accesului la Mare a Poloniei; fostului scriitor S. Przybyszewski asupra Dantzigului, Pomeraniei și Sileziei; W. Sobieski relativ la politica maritimă a Poloniei în sec. 16 și 17;

Alte numeroase articole asupra programului de desvoltare și acțiune a L. M. i. K.

Revista e frumos ilustrată cu vederi de porturi și nave.

Invățământul profesional No. 5, 6, 7. Articole de specialitate.

Lupul de argint No. 17. Revista cercetașilor cohortei „Radu Negru", București.

Școala Română No. 5, 6, cu articole de specialitate. Prin câteva rânduri frumoase revista vorbește și despre Jean Bart.

Şcoala şi viaţa No. 4-5-6. Remarcăm articolele d-lor Rădulescu-Motru, (Şcoala practică şi cooperaţia), Ap. D. Culea (Şcoala apei la alte popoare), etc.

Revista de higienă Socială No. 6 şi 7.

Natura No. 7, remarcăm articolul d-lui Rădulescu-Motru (Spune-mi ce citeşti ca să-ţi spun cine eşti), etc.

La Roumanie economique No. 5-6, remarcăm articolul d-lui M. Barasch (Le problème du chômage en Roumanie).

Lumea Nouă No. 7.

Pescăria şi Piscicultura No. 5—6. Numărul este dedicat zilei apelor şi conţine articole de specialitate foarte interesante.

Aripi No. 51.

Buletinul Pompierilor No. 7.

Mers et Colonies-Juin. Remarcăm articolele d-lui R. Lestonnat (L'oeuvre scientifique et industrielle de la Marine nationale), Commandant A. Thomazi (Baptêmes navales).

Mers et Colonies-Juillet.

Le Yacht No. 2623, 2624, 2625. Informaţiuni, fotografii, sfaturi şi planuri de ambarcaţiuni de plăcere.

Inştiinţări

☐ A apărut „CÂNTEC DE MARE" versuri marine de Lt. C-dor Cristescu. De vânzare la librării şi sediul secţiilor L. N. R. Preţul 80 lei.

☐ A apărut „CARTEA DUNĂREI" de Jean Bart. Cereţi-o la librării, căpitănii de porturi şi sediul secţiilor L. N. R. Preţul 60 lei.

☐ S'a pus sub tipar *Codul Maritim şi Fluvial* ediţia II-a, complectată cu toate legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, cu privire la marina militară şi comercială, adnotate cu ultimele jurisprudenţe în materie de prize maritime, de transporturi maritime fluviale ca şi de abordaje. Preţul unui exemplar lei 600. Membrii Ligii Navale se bucură de un rabat de 20%. Tipărindu-se un număr limitat de exemplare d-nii membrii care doresc sus zisa lucrare pot să se înscrie la sediul L. N. R. fără a da vreun avans.

☐ A apărut ediţia II-a din *Procedura în caz de sinistre şi Avarii Maritime* de *C. Tonegaru* avocat. Preţul unui exemplar lei 80.

☐ Având în vedere scumpetea cărţilor străine, nevoile materiale şi culturale ale camarazilor, precum şi interesul de a face cunoscute cărţile bune, redacţia a hotărât procurarea lor în mod gratuit membrilor L. N. R. în schimbul recenziei ce vor trimite spre a fi publicată în revistă.

In chipul acesta ofiţerii tineri mai ales, îşi pot îmbogăţi gratuit biblioteca iar cetitorii vor fi la curent cu toate noutăţile.

Cartea dorită, se va semnala redacţiei, care o va cumpăra şi trimite şi care după recenzare va rămâne proprietatea membrului.

Cărţile, în general, trebue să aibă subiecte interesând literatura marină, pescuit, propaganda pentru viaţa de apă, etc., adică tot ceeace poate folosi scopurilor ce stau la baza L. N. R.

☐ Articolele publicate în revistă se vor plăti autorilor după cum urmează:

Lei 2000 pentru lucrările originale,
„ 1000 pentru compilări şi recenzii,
„ 800 pentru traduceri,
„ 100 pentru informaţii.

Coala se va socoti de opt pagini tipărită.

Autorii articolelor vor specifica odată cu trimiterea lucrări dacă este originală, traducere, compilaţie, etc., precum şi numele autorilor de care s'a servit.

Textul va fi scris citeţ, cu mâna sau maşina pe o singură pagină, şi cu spaţiu liber pe margine pentru corectură.

☐ D-nii abonaţi sunt rugaţi a comunica orice schimbare de domiciliu, altfel nu se poate răspunde de neprimirea revistei.

Cronica sportivă

Echipa de natație a Ligii Navale învingătoare în Capitală.

Anul acesta a luat fiinţă Asociaţia de natație a Ligii Navale în Bucureşti. Această ramură a organizaţiei noastre cultivă exclusiv natația ca sport.

Deşi înfiinţată numai de câteva luni, secţia de natație a înjghebat o echipă puternică de natație şi un team redutabil de polo pe apă.

In echipa de înnot activează campionii Iohann Fischer, A. Lupescu, O. Maller, Art. Vogel, etc. In echipa de fete este campioana Coca Pimper, o înnotătoare de 15 ani care a reuşit să ducă la bun sfârşit marea cursă Brăila-Galaţi de 21 km. Alături de această campioană activează Jeanine Lempart, Baby Wecsler şi Baby Carniol, înnotătoare consacrate în cursele de bazin.

Echipa de polo pe apă (water polo) a realizat trei rezultate excelente. A învins echipa clubului Olimpia cu 2—1, a dispus de Macabi şi a jucat nedecis (1—1) cu Sportul Studenţesc, campioane regiunei „Muntenia".

In urma acestor rezultate „Liga Navală" e prima clasată în campionatul districtual şi mai are de susţinut încă patru matchuri.

Echipa de polo pe apă are următoarea alcătuire: Art. Vogel, Comornichi, H. Ionescu, Stroescu, Bocu, F. Fischer, A. Iacobescu şi Bertheil.

Tariful reclamelor

Spaţiu	1/16	1/8	1/4	1/2	1 pagină
Preţul	120	220	400	720	1280 lei

Se primesc abonamente anuale, semestriale şi trimestriale, acordându-se următoarele rabaturi:

5% pentru un trimestru
10% pentru un semestru
15% pentru un an.

Tariful *netto* conform celor de mai sus va fi următorul:

Spaţiul	*1/16*	*1/8*	*1/4*	*1/2*	*1 pagină*
		Lei			
Un număr	120	220	400	720	1280
Un trimestru	342	527	1140	2052	3648
Un semestru	648	1188	2160	3888	6912
Un an	1224	2244	4080	7344	13056

Abonamentul pe un trimestru, semestru, sau an, se înţelege pentru trei, şase sau douăsprezece inserţii. Dacă revista va apărea în mai puţine numere, se va bonifica abonaţilor cota-parte respectivă din abonamentul plătit.

Reclamele înserate pe scoarţele revistei sau în corpul revistei, se vor taxa cu tariful de mai jos majorat astfel:

cu 20% pentru paginile II şi III ale scoarţelor
cu 30% pentru pagina IV şi corpul revistei.

Articolele-reclame şi informaţiuni-reclame se vor taxa cu 5 lei per milimetrul de înălţime a textului la lărgimea de o coloană.

Pentru articole-reclame şi informaţiuni-reclame nu se pot face abonamente. Se acordă însă rabaturi în raport cu cantitatea textului, şi anume:

5% la cel puţin 50 mm. de text
10% la cel puţin 100 mm. de text
15% la cel puţin 250 mm. de text
20% la cel puţin 500 mm. de text

Pentru reclamele care necesită clişee, costul clişeelor va fi socotit extra când acestea nu sunt procurate de client.

Plata reclamelor şi abonamentelor de reclame se va face anticipat.

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

SOCIETATEA ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE

. R. D.

AVIZ

Se aduce la cunoştinţa Onor. Publicului călător, că ITINERARIUL vapoarelor de pasageri al Soc S. R. D. în vigoare dela data de 28 MAI 1932, a fost astfel întocmit pentru ca să stabilească o

Legătură directă între C. F. R. şi vapoarele S. R. D.

şi anume:

1) Plecare din Bucureşti cu trenul acc. No. 65 la ora 13^{40} şi sosire la Galaţi la ora 19^{10} de unde vapoarele S. R. D. pleacă la ora 21^{15} spre Tulcea-Ismail-Chilia Nouă-Vâlcov.

2) La înapoere, vapoarele S. R. D. sosesc dela Vâlcov - Chilia Nouă-Ismail şi Tulcea, la Galaţi, la ora 4 dimineaţa având legătură cu trenul acc. No. 76 care pleacă la ora 5 şi soseşte la Bucureşti la ora 9^{40}.

Vapoarele soc. S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant de primul rang.

DIRECŢIUNEA

„POMPIER"

CEL MAI BUN APARAT DE STINS INCENDII

Unicul Birou de vânzare

BUCUREŞTI

Str. Carol I No. 24—Telef. 3.2401

INSTITUT DE ARTE GRAFICE E. MARVAN
BUCUREŞTI, BULEVARDUL PRINCIPELE MIRCEA, 10

Preţul Lei 35.—

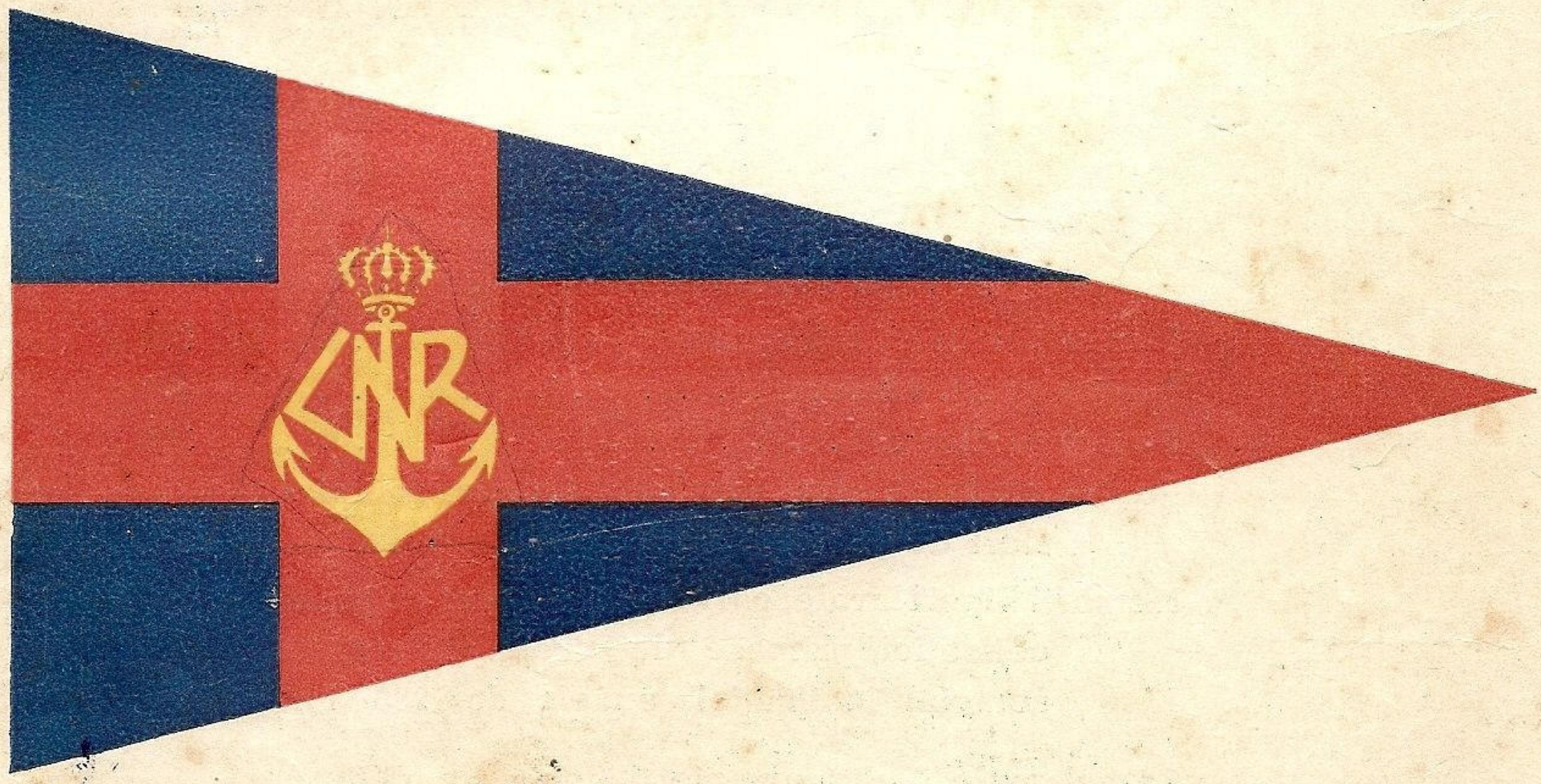
LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ
Filiala Constanța
BIBLIOTECĂ
Nr. C.1

ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ

REVISTA **LIGEI NAVALE ROMANE** PENTRU PROPAGANDA,
ORIENTAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Anul II, No. 9 **Septembrie 1933**

Cuprinde articole, informatii și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice.



Marca distinctivă a L. N. R.

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M. COGALNICEANU)

CUPRINSUL:

Un dar regal . . . . . L. N. R.
Desvoltarea portului Galaţi prin zonă liberă şi autonomie . . . . . Lt. I. Tobescu
Poliţia porturilor şi a navigaţiei . . . . . G. Georgescu
Asistenţa marinărească . . . . . G. M.
Raidul lui Italo Balbo . . . . . Mircea Theohari
Regimul juridic al mării teriforiale . Lt. Trandafirescu Eug.
Memoriu de război şi revoluţie . . . . Cpt. (R) Zagoreanski K.
Răsplata domnească . . . . . Moşul
Apele strămoşilor . . . . . D. Stănculescu
Cronica: Un nou yacht a traversat Atlanticul, Canalul, Mediterana — Atlantic, Navigaţia Balcanică, Vase fantomă, Tonajul mondial în construcţie în 1933, Americanisme, Moartea unui încercat lup de mare, Radiodrumuri şi radio-pilotaje, Noul vas şcoală german.
Informaţii — Noutăţi, Revista revistelor, Bibliografie, Cronica sportului nautic, Redacţionale, Reclame.

Redactorul Comandor (R) A. NEGULESCU (Delamare)
Secretarul Lt. MIRCEA THEOHARI
Administratorul Revistei: Comandor (R) G. MUNTEANU

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 800
Pentru şcoli, căzărmi . . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . „ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării . . . . . „ 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc de drept revista, în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei.

La cel puţin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.
Pentru străinătate preţul dublu.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)
Telefon 367/98
BUCUREŞTI

UN DAR REGAL

In fiecare an la 15 August se sărbătoreşte marina noastră dragă şi scumpă, care *„prin navele comerciale poartă rodul pământului în toate depărtările globului, ajută la înflorirea ţării, iar prin navele de război străjueşte şi apără hotarele de apă"*, — cum prea bine şi frumos a arătat d-l *Contra-amiral Bălănescu* în cuvântarea dela Constanţa.

In această zi de întreită sărbătoare pentru poporul nostru, — *Sf. Maria, intrarea în războiul pentru întregirea neamului şi patronul Marinei*, — întreaga ţară îşi reaminteşte, tot după cum d-l amiral Bălănescu a spus, — că *„MAREA este un factor de prim ordin în viaţa Neamului Românesc, că MAREA este cea mai înaltă şcoală de cultură şi energie, câmp de înfrăţire a tuturor neamurilor, cheia propăşirei..."*

Dela Oraviţa la Constanţa, dela Cernăuţi la Silistra, s'au pomenit marinarii morţi în război. E bine să se ştie că procentul cel mai mare l'au dat ei, fiindcă marinarii noştri n'au murit numai pe bordul vaselor de luptă, ci şi în aer ca aviatori, pe dealuri la artileria grea, pe şes ca infanterişti.

La Constanţa serbările au strălucit atât prin pioasa ceremonie a aruncărei de ancore înflorite, prin regate şi jocuri de apă, prin inaugurarea gării maritime, prin botezul celor patru noui vapoare ale S. M. R., — cât mai ales prin prezenţa M. S. Regelui.

„Din convingere şi din dragoste" M. Sa a binevoit să dăruiască din caseta Sa particulară 100.000 lei pentru ca nava-bază „Constanţa", *să poată duce tânăra noastră generaţie de marinari pe valurile Mării Negre şi ale Mediteranei"*.

Iată un gest cu adevărat regal ! Marinarul, chiar cel de apă dulce, nume care la noi şi în America e de cinste, nu se poate forma pe mal sau pe un vas legat la cheu. Marinăria şi focăria, la noi mai ales, cere o ucenicie bogată în călătorii. Lucrul acesta s'a înţeles şi se practică în toate părţile din lume, unde vasele şcoală fac *anual* ocolul lumii : Franţa, Anglia, Germania, vechea Austrie, Polonia de azi.

Chiar la noi, întemeetorii marinei au înţeles importanţa navei şcoală : un vapor se poate cumpăra în 24 ore şi aduce în ţară în câte-va zile, — personalul naţional însă nu se poate forma decât după cel puţin o decenie de viaţă marinărească. Şi aşa a fost construit în 1882 nava şcoală *„Mircea"*, pe bordul căreia s'au format cei cu şcoală pur românească de pe calea Griviţei, sub conducerea celor care veneau dela Brest, Livorno ori Fiume.

Pornea „Mircea" *în fiecare an* prin Marea Neagră, Mediterana, înfrunta şi oceanul în drum spre Anglia, Kiel ori Stockholm şi dintre foştii copii care descrucişau rândunicile şi sburătorii pe vremuri şi-a ales Serviciul Maritim şi România, N. F. R-ul şi S. R. D-ul comandanţii cu care se fălesc azi !

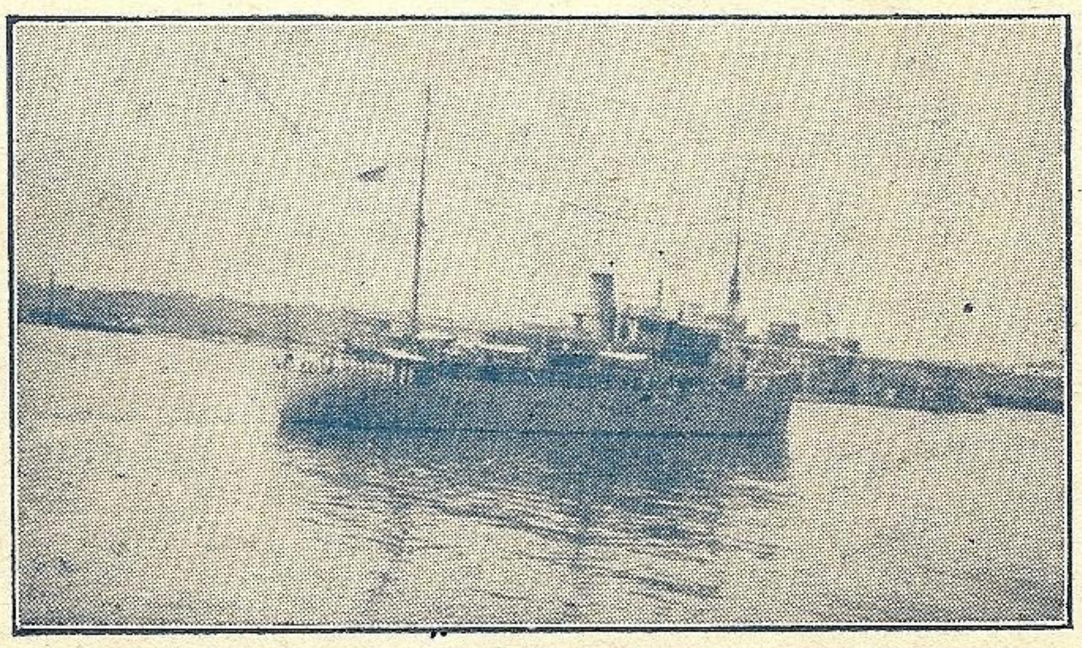
An cu an vremurile s'au înăsprit însă, „Mircea" a îmbătrânit, navele au început să stea mai mult la cheu, până într'o bună zi nu s'au mai deslipit de el decât doar un ceas-două pentru tir !

Intr'o cronică nu prea de mult spuneam că „marinarii noştri în loc să ocolească stâncile, au ajuns să ocolească buletinele de imputaţii ; în loc să 'nfrunte valurile, înfruntă procesele-verbale ; amiralul a ajuns intendant şi intendantul amiral, căci preocuparea atâtor capacităţi dornice de luptă cu elementele naturei era acaparată de grijile administraţiei".

S'a încercat de câţiva ani ocolirea acestui impas, lăsând vasele la cheu şi îmbarcând tinerii ofiţeri şi gradele la S. M. R. In lipsă de altceva se profita de navele care navigau. Dar dacă sistemul nu era rău, — nu era în acelaş timp perfect, pentru următoarele motive:

1) *Lipseşte unitatea de instrucţie.* Şcoala dă o directivă care impune ca întreaga şcoală să fie la un loc, pe aceeaşi navă şi cu profesorii cursurilor teoretice. Comandantul lui *„Mircea"* era şi comandantul şcoalelor de marină, secundul era directorul de studii.

Risipiţi, tinerii ofiţeri câte unul ori doi de vas, la debarcare fiecare va fi înrâurit de comandantul cu care a călătorit.



N. M. S. „Constanţa".

2) *Instrucţia nu-i completă.* Pe o navă-şcoală pe lângă navigaţie şi manevră, se continuă spiritul militar, nu se pierde din vedere că ofiţerul se pregăteşte de război.

Ori această preocupare, care trebue să meargă până la obsesie, nu predomină pe un vas de comerţ.

3. *Lipsa instructorului şi educatorului militar.* Dacă într'o vreme toate vasele S. M. R. erau comandate de ofiţeri din marina militară, astăzi numărul lor s'a redus la trei.

Marina militară se mândreşte cu actualii comandanţi ai navelor noastre comerciale, crescuţi la sânul ei, — dar chiar comandantului unui transatlantic nu i se poate pretinde a poseda toate cunoştinţele ce se cer unui comandant de crucişetor. Primul poate fi pe o navă de război un excelent ofiţer cu navigaţia sau manevra, pe când cel din urmă poate lua ori când comanda integrală a unui transatlantic.

Afară de aceasta, a fi instructor şi educator, — mai ales edu-

cator, — nu însemnează numai *a şti* şi marina militară deprinde pe ofiţer a fi şi profesor chiar dela prima tresă. Comandantul militar posedă atât toate cunoştinţele care se cer unui viitor amiral, cât şi metoda de a le transmite subalternilor, — lucru care ar fi absurd să se pretindă unui căpitan de lungă cursă şi ofiţer în rezervă.

Imbarcarea la S. M. R. e foarte nimerit a se continua după terminarea şcoalei speciale, în lunile de iarnă, când vasele sunt dezarmate, dar în nici un caz nu poate constitui *şcoala însăşi.*

Din toate acestea se vede că îmbarcarea tinerilor ofiţeri la S. M. R. era o măsură *necesară* dar nu şi *suficientă* desăvârşirei educaţiei viitorilor noştri amirali. O croazieră, chiar numai în Marea Neagră, cu întreaga şcoală la bord, ca o continuare a lunilor de teorie e mai de folos decât o călătorie izolat, — izolat din toate punctele de vedere, — ale unui tânăr sublocotenent.

Prin transformarea navei-bază „Constanţa" în navă-şcoală, cu posibilitatea a îmbarca atât Şcoala Navală, cât şi pe viitorii maeştri, — transformare ce nu s'a putut face fără dania M. Sale, se umple un gol care de mult dăinuia în Marina noastră.

Pe lângă Marina Militară, care va profita direct de acest dar, Liga Navală, care îmbrăţişează TOT ce e în legătură cu apa, îşi dă perfect seama de folosul general. Ea nu uită că din şcolile Marinei nu au eşit numai ofiţeri şi mecanici pentru navele de război şi de comerţ, ci şi elemente care fac cinste instituţiilor în care s'au aciuit, — uzine electrice, petrol, societăţi de navigaţie, arsenale, agenţii de vapoare, etc.

Marina e o şcoală naţională cu variate ramuri. Şi tocmai această *şcoală a neamului* nu-şi avea laboratorul ei, atelierul ei : nava şcoală. Inchipuiţi-vă o şcoală de meserii fără ateliere, o şcoală de înnot fără apă, o orchestră fără instrumente !

Mulţumită gestului regal elemenetele triate, selecţionate cu mare grije vor putea ajunge la înălţimea dascălilor lor, formaţi pe puntea moşneagului *„Mircea"* şi răposatei *„Elisabeta"*, ba chiar a-i întrece !

Alături cu tinerii inimoşi, tobă de carte şi dornici de ducă, porniţi deja la drum, strigă şi Liga Navală Română :

Să trăiască Augustul ei Preşedinte, M. S. Regele Carol II !

Desvoltarea portului Galaţi prin zonă liberă şi autonomie

Locotenent I. TOBESCU

Principalele condiţiuni cari contribue la desvoltarea marilor porturi sunt :

1. *Aşezarea şi poziţia geografică.*

In această privinţă portul Galaţi aşezat pe ţărmul stâng al Dunărei maritime la 150 km. de mare (Sulina) prezintă următoarele avantaje :

a) Portul are o adâncime de 15—20 m. la o distanţă de 10 m. de mal şi pe o întindere de 20 km.

b) Prutul şi Siretul îi creiază un vast hinterland atât de necesar unui mare port mondial.

c) Situat în interiorul ţărei va putea deveni un mare centru comercial, deservind toată ţara.

d) In cazul unui război prezintă avantajul strategic de a fi aşezat la 150 km. de mare şi a fi înconjurat de mari masse de apă (Dunărea, Braţeşul, Siretul şi Prutul), aşa că instalaţiunile mari ale portului pot fi în afară de bătaia tunurilor.

e) Ca bazin pentru vase va avea lacul Brateş, unde s'ar putea amenaja portul de transbord şi bazinul de iernatic.

f) Nu este expus vânturilor.

g) Se pretează cu mai puţine cheltueli la mărirea capacităţei sale de încărcare.

2. *Bogăţia, activitatea regiunilor pe care le deserveşte portul şi organizaţia transporturilor pe apă şi pe uscat ce leagă principalele centre de producţie şi consumaţie.*

Regiunile deservite de portul Galaţi sunt : Moldova, Bucovina parte din Basarabia, Muntenia şi Transilvania de est. Aceste regiuni constitue un mare centru de producţie agricolă, forestieră şi minieră la care se adaugă regiunile deservite de Dunăre cu o mare producţiune industrială şi agricolă, având ca punct de întâlnire între calea fluvială şi calea martimă, Galaţiul menit să devină un mare centru de schimb între cele două căi, şi căruia îi e rezervat viitorul de a deveni unul din marile porturi ale Orientului.

Legătura Roterdam-Galaţi, dintre marea Nordului şi Marea Neagră, prin canalul Rin-Main-Dunăre şi care este în mare parte redat circulaţiei în urma lucrărilor începute în anul 1921, şi anteproectul de canal Danzing-Galaţi prin unirea Vistulei cu Prutul, va da naştere unei uriaşe mişcări comerciale la Galaţi, deoarece atunci această cale de comunicaţie va deservi şi ţările baltice, Polonia şi întreaga regiune dintre Nistru şi Carpaţi.

Mărirea portului Galaţi va contribui la realizarea acestui anteproect de canal, ce prezintă şi un avantaj strategic pentru România şi Polonia contra Rusiei în caz de război. Avându-se în vedere rentabilitatea lui, s'ar putea găsi Capitalul necesar, aproximativ de 40 miliarde, pentru facerea lui de către ţările interesate la construirea lui.

Galaţiul prezintă un schimb natural dintre căile fluviale şi maritime, şi este destinat să devie un mare antrepozit mondial al ţărilor industriale şi agricole din bazinul Dunărei. Calea Roterdam-Galaţi va deveni o concurenţă a mării Mediterane, scurtând drumul dintre occident şi orient, cu vreo 4.000 km., drumul dela Londra la Bombay, va trece prin Roterdam şi Galaţi.

Traficul Dunărei de jos crescând şi venitul C. E. D. mărindu-se, se va putea amenaja bara dela Sulina, la o adâncime de 10 m. Astfel vasele cele mai mari, vor putea naviga pe Dunăre. Canalul Dunărei maritime va fi totdeauna adânc şi bine întreţinut.

Pentru desvoltarea portului Galaţi, trebuesc avute în vedere aceste lucruri, cari prezintă un mare avantaj pentru desvoltarea portului, a comerţului şi traficului la gurile Dunărei. Pentru legarea transportului pe uscat, reţeaua de căi ferate a ţării trebue orientată spre Galaţi, prin un transport rapid şi regulat pentru produsele agricole, forestiere şi miniere, precum şi pentru importarea mărfurilor aduse în zona liberă ce se va creia în acest port.

Reţeaua de căi ferate a Basarabiei, fiind făcută a dirija exportul Basarabiei spre Odesa, şi reţeaua ferată a Transilvaniei ce dirijează exportul acestei provincii spre porturile Fiume şi Triest, trebue orientată spre Galaţi.

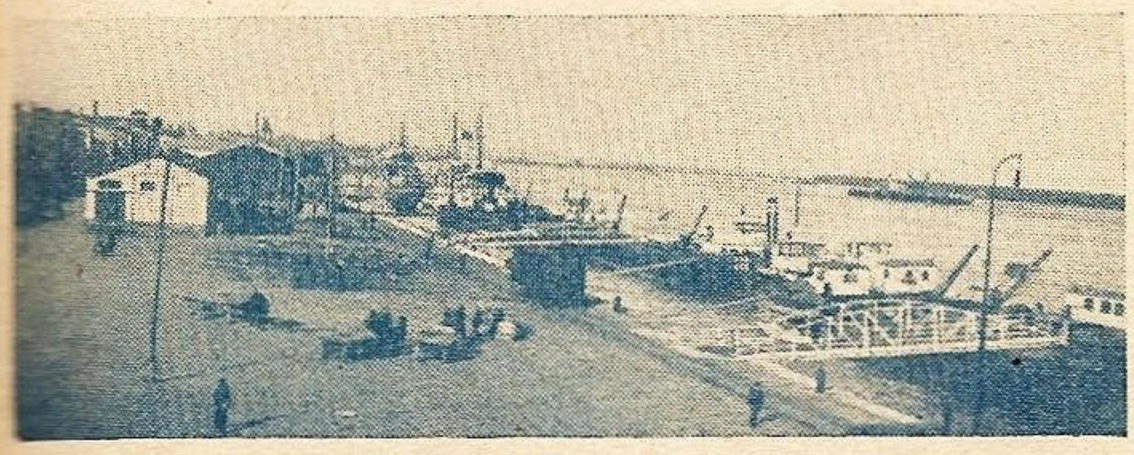
3. *Utilajul portului şi organizarea pieţei comerciale.*

Prin utilajul modern dat unui port, acest port dă toate avantajele

traficului care se îngrămădeşte întotdeauna în portul care are utilajul cel mai perfecţionat, şi care permite o manipulare economică într'un timp mai scurt. .Durata manipulărilor în porturile fără utilaj suficient e foarte mare.

Dacă noi am mări şi utila porturile noastre, traficul nu va mai fi atras în susul Dunărei, spre porturile Roterdam, Hamburg, Fiume şi Triest, porturi care ar compensa diferenţa de distanţă, prin utilajul lor modern şi economic.

4. *Organizarea pieţei comerciale şi mărirea traficului,*— s'ar putea face prin creiarea unei *zone libere şi a unei autonomii a portului,* care va da libertatea comerţului prin evitarea unei administraţii complicate. Zona liberă şi autonomia au fost aplicate de toate statele civilizate, dând rezultate foarte satisfăcătoare.



Vedere din portul Galaţi.

Zona liberă e o porţiune din port ce are o libertate vamală absolută. Iar prin autonomia portului, se înţelege acel regim ce asigură portului, împreună cu personalitatea civilă şi unitatea de administraţie şi direcţie, o unitate şi o independenţă largă în raport cu puterea centrală a ţărei. (d-l Brindeau în raportul legei franceze asupra autonomiei porturilor maritime 1920).

Prin creiarea zonelor libere, noi vom atrage comerţul Europei Centrale spre porturile noastre, dând toate avantajele comerţului, altfel traficul se va dirija în susul Dunărei, şi porturile noastre maritime vor fi distruse.

Prin zonă liberă, portul Galaţi va deveni un centru comercial internaţional al Europei şi comerţul nostru va lua o mare desvoltare. Marele centru comercial ce se va forma aici va stimula producţia ţărei şi va fi o şcoală pentru tineretul comercial. Aglomerarea de vase în port, va aduce eftinirea navlului pentru produsele noastre de export, navele nemai venind goale ca astăzi în porturile noastre, ci încărcate cu produse pentru zona liberă. Comisiunea Europeană a Dunărei, va putea adânci şi întreţine bine canalul, mărindu-şi încasările prin mărirea numărului de vase, intrate şi eşite.

Guvernul nostru a înţeles acest lucru şi în anul 1929 a votat Legea zonelor libere. Iată ce spune rapoartele depuse la Cameră şi Senat pentru votarea legei:

Operaţiunile comerciale în porturi — operaţiuni care prin natura lor reclamă economie de timp şi siguranţă — întâmpină astăzi mizeriile controlului vamal şi a formalismului biuroucratic.

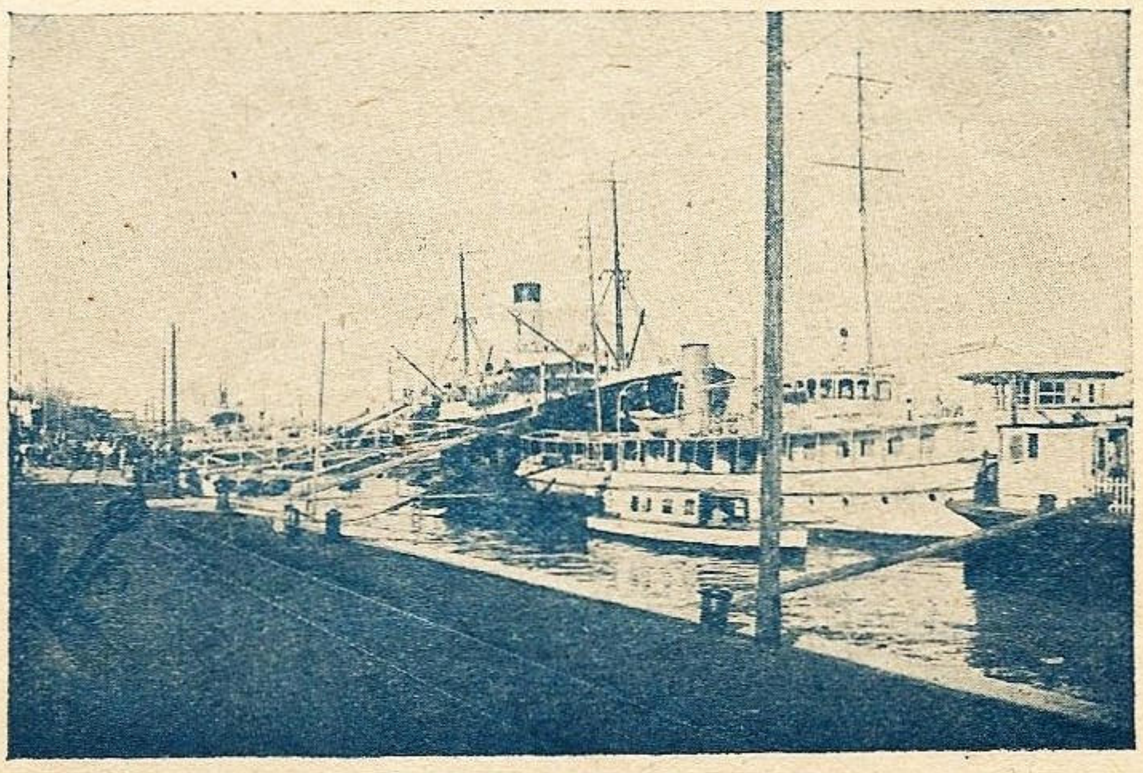
Regimul de zonă liberă asigură comerţului deplină libertate, prin suprimarea oricărui formalism inutil, şi oricărei şicane de lege învechită.

Asupra avantajelor acestui regim, legislaţiile comerciale de pretutindeni sunt o dovadă, iar în ceeace priveşte ţara noastră trebue să amintim, că au fost multe încercări, pentru introducerea în porturile româneşti a acestui regim. In zona liberă intrarea mărfurilor se face fără nici o formalitate vamală. Zona liberă poate deveni un important centru pentru comerţul de reexportaţiune naţional sau strein, ameliorează regimul de intrepozitare, şi facilitează orice condiţiuni sau transformări de mărfuri, egalează importul cu exportul ca tonaj, asigurând vaselor — un double fret — înlesneşte acostarea vapoarelor, prin simplificarea formalităţilor de intrare în port, încurajează industriile din zonă prin eftinirea materialului prim, permite o largă întrebuinţare a mânei de lucru naţionale, activează viaţa întregului port, prin înmulţirea relaţiunilor comerciale, permite utilarea lesnicioasă şi rapidă a portului, încurajează înfiinţarea de şantiere navale prin avantajele scutirilor de vamă.

Zona liberă va trebui făcută la Galaţi, în hinterlandul dintre bazinul nou şi Prut, prin o concesiune dată unei societăţi streine pe 20—30 ani, capitalul urmând să fie pus 3/4 de societate şi 1/4 de stat, statul urmând a fi cointeresat la jumătate din venituri. După trecerea acestui timp statul va putea răscumpăra lucrările. Planul de extindere al zonei libere va trebui făcut de Consiliul portului autonom, de comun acord cu societatea şi aprobat de guvern. Numirea personalului se va face de consiliul de administraţie al portului. Pentru fabricile ce se vor înfiinţa în zona liberă va trebui aprobarea ministerului.

Autonomia portului. Va fi formată din un consiliu de administraţie care va hotărî în conformitate cu legea de autonomie a portului, asupra administraţiei, exploatărei şi executarea lucrărilor în port. Acest consiliu de administraţie va conduce şi zona liberă de comun acord cu societatea, căreia s'a dat concesiunea zonei. Consiliul de administraţie îşi va alege un preşedinte şi va fi compus din:

Prefectul judeţului, Primarul, Preşedintele Camerei de Industrie şi Comerţ, un inginer al serviciului hidraulic delegat de Direcţiunea Porturilor, Şeful serv. hidraulic din port, Căpitanul portului, Directorul Docurilor, Şeful gărei locale, un reprezentant al marinei de război. Conducerea efectivă a Comitetului de Administraţie, s'o aibă un comitet de direcţie compus din Preşedintele comitetului de administraţie, un inginer al serv. hidraulic şi Căpitanul portului ce va îndeplini funcţiunea de secretar. Consiliul de administraţie va fi persoană juridică; el va întocmi planul de lucrări pentru mărirea portului, ce va fi supus aprobării guvernului şi dat prin concesiune unei societăţi anonime pe acţiuni, prin decret regal. Administraţia va fi comercială, cu contabilitate în partidă dublă, iar averea portului inventariată. Bugetul va fi întocmit de consiliul de administraţie şi aprobat de guvern. Consiliul împreună cu societatea pe acţiuni va fixa taxele şi tarifele de manipulaţie, care vor trebui



Vedere din portul Galaţi.

să fie mici, şi se va îngriji de utilajul modern al portului. Pentru mărfurile depuse în magazii se vor depune Warante. Marfa va trebui să fie asigurată cu prime mici. După ce am examinat condiţiunile care contribuesc la desvoltarea portului voiu descrie capacitatea de acces a acestui port în legătură cu traficul lui, apoi tonajul probabil ce-l va avea de rulat acest port, în urma creerii zonei libere, pentru a evidenţia necesitatea mărirei lui. (Datele sunt luate din Raportul de mişcare a României cu vase maritime şi fluviale pe

anul 1929). Portul Galaţi situat la 150 km. de Marea Neagră (Sulina) cuprinde :

1. *Portul propriu zis.*
2. *Bazinul Docurilor.*
3. *Bazinul nou pentru lemnărie.*

1. *Portul propriu zis, este înzestrat cu :*

a) Platforma pavată dealungul cheiului 60.000 m. p.
b) Cheuri şi pereuri de zidărie 2.500 m.
c) Linie ferată de garaj, cale 3.700 m.
d) Magazii pentru mărfuri 3.300 m. p.
e) Pontoane maritime de acostare cu punţi metalice, în număr de 9.
f) Pontoane fluviale de acostare cu punţi metalice, în număr de 3.
g) Uzina electrică pentru luminatul portului.

Cota cheului este (+ 600) în raport cu etiajul, sau (+ 6,90) faţă de nivelul Mării Negre.

Nivelul apelor obişnuite este la cota (+ 3.00) în raport cu etiajul. Lăţimea maximă a canalului navigabil în faţa portului este de 300 m. cu ape obişnuite iar adâncimea minimă a punctelor de acostare 9 m.

2. *Bazinul Docurilor cuprinde :*

a) Un bazin care comunică direct cu Dunărea, şi are la fund 500 m. lungime şi 120 m. lăţime, cu adâncimea de 6 m. sub etiajul Dunărei.

b) Una magazie cu silozuri pentru cereale cu o capacitate de 22.000 tone cereale şi înzestrată cu tot utilajul pentru manipularea şi curăţirea cerealelor.

c) Magazii pentru interpozitarea mărfurilor având o suprafaţă de circa 20.000 m. p.

d) Platforma împrejurul bazinului, circa 40 de hectare, servesc la intrepozitarea de cărbuni, lemnărie şi alte mărfuri.

e) Linii ferate deservind cheurile, magaziile şi platformele în legătură cu gara de mărfuri, şi cu portul propriu zis, în total 14 km. de cale.

f) Două elevatoare şi 14 macarale de diferite puteri, pentru manipulaţia mărfurilor.

g) Un doc plutitor, compus din două secţiuni a câte 40 m. lung. 17 m. lărgime liberă interioară şi 1200 tone putere de ridicare fiecare secţiune.

h) Două elevatoare plutitoare pentru transbord de cereale. La bazinul docurilor pot acosta 18 vase mari.

3. *Bazinul de lemnărie* cuprinde :

a) Un bazin care comunică cu Dunărea şi are la fund o lăţime de 250 m., iar lungimea 500 m. şi adâncimea 5,50 m., sub etiaj, având taluzele consolidate prin pereuri de zidărie.

b) Platforma în jurul bazinului, pentru depozitarea lemnăriei, destinată exportului 350.000 m. p.

c) Linii ferate de garaj 8.000 m.

d) Şosele împetruite 4.000 m.

e) Estacade de lemn pentru acostarea vaselor în număr de 8.

f) Pontoane maritime pentru acostarea vaselor în număr de 2.

Bazinul nou de lemnărie deserveşte exclusiv exportul de lemnărie şi pot acosta în interiorul bazinului 12 vapoare mari, iar în afara bazinului la Dunăre 11 vapoare mari.

Portul Galaţi e situat la 150 km. de gurile Dunărei şi limitele acestui port sunt cuprinse între râurile Siret şi Prut.

Portul pe toată distanţa dela Mare la Galaţi, este accesibil tuturor vaselor maritime ce pot intra în Sulina sub 24 picioare pescaj. In port pot opera 80—100 vase în bune condiţiuni şi fără întârziere.

La cheul portului se pot forma 30 dane maritime şi fluviale.

g) La bazinul celor două docuri se pot forma câte 15 dane, de fiecare doc pentru vasele maritime. Unul din docuri este amenajat cu aparate pentru operaţiunile de mărfuri generale şi silozuri pentru cereale, iar celălalt pentru operaţiuni de lemnărie.

Macaralele în docuri sunt electrice, ele pot ridica dela 1500—40.000 kgr. Macaraua de mână până la 8 tone.

Centre telefonice sunt : Oficiul Poştal, Bursa, Docuri şi T. F. F. la palatul Navigaţiei Fluviale Române. In port sunt instalate toate autorităţile Statului : Ad-ţia docurilor, Căpitănia, Vama, Serv. Hidraulic, pescăriile şi mai toate agenţiile de stat şi particulare.

Manevra vaselor se face de serviciul de pilotaj al C. E. D. atât la ducere cât şi la întoarcere pe canal până la Galaţi.

In port la Galaţi cât şi în bazinul Docurilor, manevra se face de piloţii portului.

Operaţiunile portului Galaţi mai principale sunt : la export — scânduri şi diverse mărfuri, cereale prin silozuri sau cu braţele.

La import — fierărie, manufactură, coloniale şi diverse mărfuri.

Pe Dunăre se importă mărfuri din Cehoslovacia, Ungaria, Austria, Germania şi Jugoslavia.

Operaţiile portului sunt alimentate de cei doi afluenţi ai Dunărei, care limitează portul şi anume : Siretul cu plutele sale de lemnărie şi Prutul cu cerealele sale de pe toate părţile vestice ale Basarabiei, pe care o deserveşte cu apele sale.

S'a proectat pentru portul Galaţi, prin votarea legei zonelor libere în anul 1929, facerea unei zone libere, pentru toate mărfurile transitate prin port şi cari au nevoie de prefacere.

Pe aici se exportă cea mai multă cherestea, furnizată din Carpaţii Moldovei. Bistriţa şi Siretul sunt principalele căi de comunicaţie pentru transportul lemnelor, apoi produse agricole şi miniere.

Se importă cărbuni, produse de metalurgie şi maşini, apoi produse textile şi coloniale.

Unirea liniei ferate dintre Târgu-Jiu şi Petroşani, va îndrepta către Dunăre la vale spre Galaţi, lemnele şi produsele minere din această regiune pentru export.

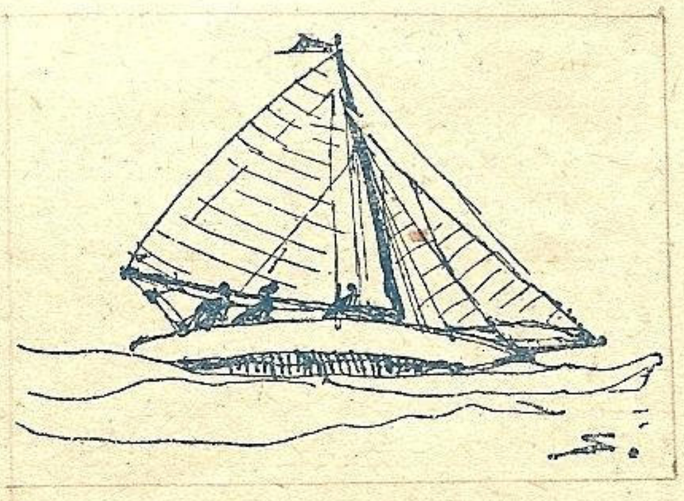
Dunărea va servi pentru mărirea traficului în portul Galaţi.

Dacă am avea în vedere deschiderea canalului Rin-Dunăre, pentru vase cu capacitate mai mare şi construcţia canalului Danzing-Galaţi, acest port ar avea de rulat între 15—20 milioane de tone. Pentru aceasta va trebui ca portul Galaţi să cuprindă :

1. Portul de transbord şi ernatic la Brateş.
2. Portul de cereale în docuri unde va fi nevoie să se mai construiască silozuri.
3. Portul de cherestea în bazinul nou.
4. Port de petrol la Brateş.
5. Port de mărfuri şi pasageri.
6. Zona liberă între bazinul de lemnărie Prut.
7. Port militar la Ţiglina.

In planul pentru amenajarea şi mărirea acestui port trebue avut în vedere viitorul lui peste 100—200 ani, chiar construcţia lui urmează să se facă în 20—30 ani.

Sporirea activităţii acestui port prin zona liberă ce se va creia, ii va da putinţa ca 'ntr'un viitor apropiat, prin noua organizare pe baza comercială a autonomiei, să aibă mijloacele trebuitoare, spre a se înzestra cu utilaj modern, graţie căruia să poată învinge concurenţa celorlalte porturi europene.



POLIŢIA PORTURILOR ŞI A NAVIGAŢIEI

de GEORGESCU C. GEORGE
Căpitanul Portului Moldova-Veche.

I.

Societatea organizată, simte nevoia unei poliţii, şi cu cât societatea omenească progresează în spre mai înaltă civilizaţie, cu atâta şi ştiinţa poliţienească trebue să progreseze, fiindcă întotdeauna răul va merge cu binele în scara progresului.

Poliţia în timp de pace, este armata ţărei ce duce apriga luptă contra răului, adică previne şi reprimă infracţiunile contra persoanelor şi proprietăţilor şi veghiază la menţinerea ordinei publice, făcând a se aplica legile, motiv ce face ca de multeori poliţia să fie organizată tehniceşte de către elementele Ministerului Armatei.

Poliţia este ochiul justiţiei fiindcă justiţia ia de bază constatările făcute de ofiţerul poliţiei judiciare.

Chiar de la primele începuturi ale înjghebărilor de societăţi omeneşti, omul prin nestatornicia lui, curiozitatea şi dorul pentru aflarea necunoscutului, nu s'a mulţumit pentru a rămâne pe continentul sau insula lui, ci a căutat a străbate întinsul apelor ce aşterne 3/5 din suprafaţa globului pământesc.

Omul a născocit atâtea mijloace de a se transporta pe apă că azi a ajuns la formidabilele flote de vapoare de război şi comerţ ce cutreeră întinsul apelor, înlesnind comunicaţiile de la un ţărm la altul.

Societatea omenească întinzându-se şi pe întinsul apelor, s'a simţit nevoia şi de o poliţie a apei numită *poliţia navigaţiei şi a porturilor*, în afară de poliţia uscatului.

Poliţia navigaţiunei se ocupă numai cu regulile circulaţiei pe apă, reglementate deobicei prin legi internaţionale pe mări cât şi pe fluvii internaţionale.

Poliţia porturilor este aceeaşi ca poliţia de uscat, adică se ocupă cu aplicarea legilor ţărei, vapoarelor ce staţionează în port sau pe malurile apelor ţărei, şi veghiază la buna ordine în raionul portului, conform cu legile ţărei.

Cu amândouă aceste poliţii de apă se ocupă *căpităniа de port*, după art. 30 din legea de organizare a marinei militare din 1898.

Pentru ce România trebueşte să aibă poliţie de porturi şi navigaţie ?

Situaţia ţărei noastre este favorizată de a fi scăldată de cel mai mare fluviu din Europa ca importanţă navigabilă, care udă ţara noastră 3/4 din lungimea sa şi apele sale au o lungime de 2890 km., udând şapte state cu trei porturi capitale de ţări. Dunărea deci, este cea mai importantă cale naturală de transport din Europa şi azi circulă vapoarele pe Dunăre după cum circulă vechiculele pe cea mai aglomerată şosea. Afară de aceasta, ţara noastră este scăldată şi de *Marea Neagră*, tocmai unde Dunărea se revarsă în mare.

Poliţia fluvială a fost introdusă după războiu şi în legislaţiile ţărilor: Bulgaria, Serbia şi Cehoslovacia, fiindcă înainte de războiu numai România avea la Dunăre căpităniі de porturi. Fluviul Dunărea prin situaţia lui geografică este singurul fluviu capabil de a lega Marea Nordului cu Marea Neagră, prin Rhin.

Aproape toate pavilioanele ţărilor europene circulă pe Dunăre.

In toate timpurile navigaţia pe Dunăre a căutat să fie predominată de ţara ce voia expansiune şi cuceriri şi natural că cine predomină navigaţia îşi face şi poliţia navigaţiei.

Primele începuturi ale navigaţiei cu aburi pe Dunăre le are fosta Austro-Ungaria, care a predominat navigaţia până la 1914.

Pentru acest motiv, Austro-Ungaria la toate conferinţele diplomatice a stăruit a introduce poliţia navigaţiei pe întreaga Dunăre după cerinţele navigaţiei sale şi pe acest motiv România a dus o luptă aprigă pentru a-şi apăra integritatea teritorială ce ar fi fost ştirbită prin aplicarea şi adaptarea regulamentului de navigaţie şi poliţie fluvială aplicabil între Porţile de Fer şi Galaţi la 13 Februarie 1883, ce voia a ni-l impune Austro-Ungaria şi care regulament nu a devenit executoriu fiindcă nu a îndeplinit adeziunea României.

Acest regulament, Austro-Ungaria căuta a-l impune după 4 ani de la aplicarea actualului regulament de poliţie al porturilor pe motiv că România nu ar avea vase fluviale pentru a face poliţie.

Azi fiecare ţară riverană Dunărei are poliţia navigaţiei şi a porturilor, însă se caută a se internaţionaliza poliţia navigaţiei pe Dunăre în scop de uniformitate de reguli pe acelaş drum navigabil. Se simte unificarea şi în actele de bord ale vaselor, etc.

Incă dela 1850, adică acum 83 de ani, pe vremea când ministru de interne al Moldovei era Costache Sturza, poliţia oraşului Galaţi avea organizată în toate amănuntele poliţia corăbiilor, ce staţionau în vechiul port Galaţi.

Primele legiuiri de poliţie a porturilor le avem la 1845 în Muntenia şi la 1856 în Moldova.

In 1879, adică acum 53 de ani, intră în vigoare regulamentul poliţiei porturilor şi a malurilor Dunărene, care regulament este în vigoare şi azi.

Incă de la început, poliţia porturilor şi a navigaţiunei a fost pusă sub autoritatea Ministerului de Externe, prin faptul că se face poliţia vaselor tuturor naţiunilor ce navigă pe un fluviu internaţional.

Pentru ca o ţară să facă poliţia navigaţiei trebue să aibă şi marină proprie.

După independenţa României şi ridicarea ei la rangul de regat avem primele începuturi ale unei marine militare, adică începe ca armata ţărei să se întindă şi pe apele sale teritoriale.

In 1898 marina militară în urma măririi flotei sale ia o nouă organizaţie şi cu această organizaţie se legiferează şi poliţia porturilor şi a navigaţiunei.

Ministerul de Externe care avea în sarcina sa şi poliţia porturilor, în urma desvoltărei marinei militare, încredinţează acesteia organizarea tehnică a poliţiei porturilor, şi deacum înainte până când trece la ministerul lucrărilor publice, poliţia porturilor a depins de ministerul de externe şi ca organizaţie de marina militară.

In 1879 când România nu avea anumite legiferări în privinţa poliţiei uscatului, regulamentul poliţiei porturilor la acea vreme era cea mai bună şi cea mai înaintată organizaţie poliţienească din ţara noastră.

Azi după 53 de ani, poliţia porturilor a rămas cea de pe urmă în privinţa organizărei, mai ales după războiu când jandarmeria şi poliţia urbană au căpătat cele mai moderne legiuiri conform cu timpul.

In linii generale, poliţia pe apă are acelaş scop şi misiune ca şi poliţia uscatului fiindcă este tot poliţie, adică previne şi reprimă infracţiunile contra persoanelor şi proprietăţilor şi veghiază la menţinerea ordinei publice făcând a se aplica legile.

Singura deosebire între poliţia uscatului şi a apei este că poliţia apei are a rezolva *cauze maritime* adică fapte întâmplate pe apă ce au un caracter special şi de aceea personalul trebue să aibă cultura marinărească şi deci se recrutează din marina militară, după cum şi în poliţia uscatului, cum ar fi jandarmeria, personalul se recrutează din armata de uscat.

După 53 de ani a sosit timpul ca şi poliţia porturilor să capete o organizaţie pe noi baze conform cu cerinţele timpului, cu progresul făcut în transporturile pe apă şi în concordanţă cu noile legiuiri ce se fac şi care au legătură cu poliţia porturilor.

Primul lucru este necesar a se preciza de ce minister va aparţine poliţia porturilor şi a navigaţiunei, adică dacă trebueşte a lua directive de la un minister cu caracter poliţienesc cum ar fi interne

sau externe, sau de la un minister cu caracter comercial cum ar fi: al comunicaţiilor sau al industriei. Organizaţia tehnică însă este necesară a rămâne tot în sarcina marinei militare, fiindcă marina în timp de pace este pentru ţara noastră cu marină mică, şcoala ce pregăteşte elementele tutulor instituţiunilor de stat şi particulare ce au ca bază marinăria cum ar fi: marina comercială, de stat şi particulară, serviciu hidraulic, poliţia porturilor, etc.

Poliţia porturilor şi a navigaţiunei a trecut prin filiera ministerelor: externe, lucrări publice, comunicaţie şi industrie şi comerţ şi azi în ultima fază este regie comercială pendinte de ministerul industriei (art. 21 din Regia Autonomă P. C. A).

Art. 2 din legea de organizare a ministerului de externe din 1894 şi art. 30 din legea de organizare a marinei militare din 1898, sunt prea sărace pentru timpurile de azi cu formidabilul progres în transporturile pe apă, pentru a se mai face poliţia pe apă după această sumară legislaţie şi afară de aceasta, aceste legi sunt abrogate de noile legi de organizare ale ministerelor de externe şi răsboi din ultimii ani.

Este necesară o lege, separată de organizările interioare ale ministerelor şi această lege trebue pusă în concordanţă cu legile celorlalte autorităţi de stat din porturi, ce au legături cu vapoarele, pentru a nu se mai crea atâtea conflicte de atribuţiuni. Numai aşa se poate pregăti un regulament al poliţiei porturilor şi navigaţiunei, fiindcă un regulament întregeşte o lege.

(Va urma)

ASISTENŢA MARINĂREASCĂ

Nu există meserie fără riscuri şi cu cât acestea sunt mai mari, cu atât accidentele sunt mai probabile şi cu atât asistenţa medicală ar trebui să fie mai la îndemână şi mai atentă.

Printre cele mai dure şi riscate meserii, trebue să punem în prima linie *meseria de marinar*, înţelegând prin marinari însă nu numai pe cei ce-şi câştigă existenţa petrecând majoritatea din timp a activităţei lor pe mare, ci şi pe cei ce lucrează cu vasele pe fluvii, ca şi pe plutaşii cari conduc transporturile de lemne pe râuri.

Dintre mulţimea de călători ce voiajează pe elegantele şi confortabilele vapoare de pasageri, ca şi dintre mulţimea de admiratori ai plutaşilor ori ai pescarilor, puţini sunt aceia cari s'au întrebat *cum trăesc* aceşti oameni: unde dorm, ce mănâncă, cât lucrează, câte riscuri au.

Dacă am cerceta pe rând aceste întrebări am vedea că locuinţele marinarilor pe bord, afară de mici excepţiuni, sunt nişte mici cutiuţe situate în partea dinainte a vasului — *prova* — expuse deci mai uşor abordajelor, adăpostind la un număr minimum de metri cubi de aer respirabil un număr maximum de oameni [1]); prevăzute cu ferestruici cari pe lângă că sunt insuficiente, majoritatea timpului rău le face imposibilă deschiderea; în vecinătatea lor au magazia de materiale de tot felul şi cu a lanţului ancorei scos din apă cu toate depozitele de mîl în care vieţuesc tot felul de micro-organisme, care face ca şi bruma de aer respirabil, pe care marinarul ar trebui să-l inspire în timpul repausului, să devină nerespirabil şi numai graţie obişnuinţei să fie suportat; dacă pe o mare suportabilă, accesul la aceste cutiuţe este posibil, pe o mare rea, marinarul ce doreşte să se ducă să se repauzeze riscă să-şi găsească culcuş pe veci în fundul mărei, putând fi luat de valurile cari trec furioase peste bord. Intr'o atare perspectivă marinarul obosit dela cart, se resemnează şi-şi petrece orele libere lângă coşul maşinei spre a-şi usca hainele, după care va trebui să-şi găsească un alt loc mai accesibil pentru a se da odihnei.

Dacă astfel se petrec lucrurile la mare, afară de mici excepţii cum am spus — tonajul foarte mare dând posibilitatea la cabine confortabile cu accesul prin punţi acoperite — la fluvii şi la râuri situaţia devine şi mai critică. Locuinţa marinarilor pe vasele fluviale este şi mai mică şi mai insalubră, perceptele higienei şi mai greu de aplicat. Marinarii pescari şi plutaşi, nu au nici un fel de locuinţă, dormind prin bărci sau pe plute, adeseori fără nici măcar să aibă un sac cu pae drept căpătâi; iar în ce priveşte higiena, le este cu totul necunoscut.

In acest caz se întreabă cineva cum mai pot rezista toţi aceşti oameni dacă nu s'ar şti că numai forţa lor individuală face faţă neajunsurilor fizice la care se adaugă şi alcoolul [2]) pri balsamul său otrăvitor ce le dă pentru un moment iluzia de bine sufletesc, ca apoi să le ia şi restul de putere şi să facă din nişte atleţi nişte fiinţe degenerate demne de indulgenţa şi mila oamenilor?

Pe lângă toate aceste rele cari în parte s'ar putea remedia prin măsuri luate din timp şi uniformizate de o autoritate şi trecând peste întrebările: *„ce mănâncă şi cât lucrează"*, de oare ce codul marinei comerciale răspunde precis, intervine o serie de rele inerente ocupaţiei, cari constituesc riscurile meseriei şi cari sunt lăsate în general la voia întâmplărei.

Viaţa la bord, la drum, pe timp liniştit şi mai ales pe furtună provoacă la marinari, prin felul deosebit de trai şi cel multiplu al ocupaţiunei, care adesea îi obligă să-şi manifeste curajul şi îndrăsneala proverbială şi destul de cunoscută, o serie de accidente, uneori mortale, iar alteori cu urmări de invaliditate, din lipsa imediată de ajutor medicai.

Dacă această lipsă nu se simte pe bastimentele de război şi pe cele de pasageri ale marilor societăţi, cari pe lângă un confort suficient posedă câte o infermerie, condusă de un medic şi înzestrată ca un post de prim ajutor, pe toate celelalte vase acest post lipseşte.

Cum nu vasele de război şi cele de pasageri deţin majoritatea marinarilor, întru cât acestea constituesc o slabă parte faţă de mulţimea de pe celelalte vase, majoritatea se găseşte în cea mai rea situaţie, navigând pe vase mici şi neconfortabile, izolaţi adesea de centrele locuite, cari şi ele nu dispun totdeauna de o asistenţă medicală. Ei rămân expuşi să nu fie ajutaţi la timp şi de multe ori să apeleze fie la tratamente empirice, fie la confuzii de tratamente şi ceeace este mai rău şi dureros chiar lăsaţi fără nici un tratament, expuşi astfel consecinţelor cari de cele mai multe ori duc la invaliditate, dacă nu la moarte.

In multe ţări, prevederile de asistenţă au hotărât ca pe bordul va-

---

[1]) Marinarii nu dorm toţi odată, o treime sunt totdeauna de cart.

[2]) La bord băutura e oprită. Marinari beţi se văd numai la uscat, fără a deduce de aci cel puţin pentru ai noştri, că sunt beţivi.

selor până la un oarecare tonaj să se găsească cutii cu medicamentele uzuale şi strict necesare, impunându-se Comandanţilor de vase să-şi apropie oarecari cunoştinţe de medicină ca să poată consulta un vade-mecum medical.

Acesta, e drept, conţine o serie de indicaţiuni asupra simptomelor boalelor obişnuite, indicaţiuni asupra măsurilor imediate de luat în caz de accident precum şi tratamentul boalelor mai frecvente dar, greutatea este, impunerea diagnosticului, adică citirea simptomelor la bolnavi.

Pentru aceste motive toate ţările au căutat un remediu şi l-au găsit în întrebuinţarea practică a T. F. F. putându-se apela în caz de nevoe la primul vas sau post ce dispune de medic. Insă şi aci s'au lovit de următoarele dificultăţi :

1. Comandanţii neavând de multe ori o pregătire suficientă în această materie, dau telegrame neclare şi prea lungi, ceeace încurcă pe deoparte pe medici, iar pe de altă parte incomodează traficul normal T. F. F. prin apelurile repetate pe cari le fac.

2. Compunerea cutiei de medicamente ne fiind regulamentată în mod universal şi uniform pe bordul tutulor vaselor, avizele date de medici deşi de multe ori sunt judicioase, devin impracticabile.

3. Dificultatea produsă prin întrebuinţarea limbei pentru consultaţia medicală.

Aceste inconveniente au alarmat întreaga omenire, iar Liga Internaţională a Soc. Crucei Roşii a organizat din iniţiativa Crucei Roşii Norvegiene, în anul 1926, o conferinţă la care s'a decis a se lucra pentru ameliorarea bunului trai al marinarilor la bord şi în porturi, creindu-se dispensare şi ţinându-se seamă cât mai mult de nevoia odihnei la mare şi la uscat.

Ca urmare, un Comitet permanent având reprezentanţi ai Ofiţiului Internaţional de higienă Publică, ai Soc. Naţiunilor, Biuroul Internaţional de muncă şi delegaţi din numeroase Societăţi de Cruce Roşie, au fost însărcinaţi de a studia importantele chestiuni technice printre cari şi pregătirea unui manual internaţional care să fie pus la dispoziţia Căpitanilor consultanţi şi a Medicilor consultaţi.

Acest manual ar uşura şi sistematiza redacţiunea telegramelor, furnizând practicianului toate datele asupra cutiei de medicamente ale tutulor staţiunilor, putând astfel, să-şi dea avizul în consecinţă.

Cum pentru îngrijirea bolnavilor se cere urgenţa, Liga Societăţei Crucii Roşii a cerut ca telegramele date în acest scop să aibă întâetate, în caz de urgenţă, fiind clasate imediat după semnalul S. O. S.

Deasemenea s'au mai făcut intervenţiuni pentru a se uşura în apele străine, transmisiunea de radio-medicale în principalele limbi maritime, până la căderea în acord asupra unei limbi universale.

Pentru mările îndepărtate manualul va conţine un vocabular, în mai multe limbi, de termenii medicali, cei mai uzuali.

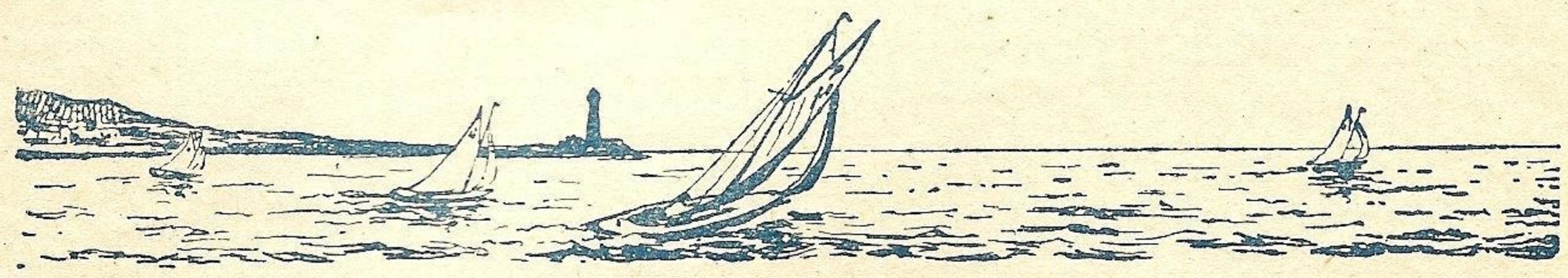
Dacă însă această activitate a fost desfăşurată în alte părţi şi mai mult, în folosul marinarilor propriu zişi, la noi nimic nu s'a aplicat din cele preconizate pentru îmbunătăţirea traiului marinăresc, iar în ceeace priveşte viaţa marinarilor : fluviali, pescari şi plutaşi, nimeni nu a căutat cel puţin să o cerceteze mai deaproape, astfel că viaţa trăită în Delta Dunării şi pe râuri navigabile rămân încă dovezi de nenorocirea care bântue pe aceşti profesionişti.

Avem peste 3000 de plutaşi ce sunt întrebuinţaţi după vârstă ; când la cârma din prova, până la 30 de ani ; când la cea din pupa, până la 50 de ani, după care vreme devin inutilizabili, eforturile depuse în timpul slujbei unite cu răul tratament şi cu lipsa de reconfortare făcându-i improprii ori cărui serviciu. Avem zeci de mii de pescari ce muncesc în condiţiuni vitrege ce duc o viaţă mizerabilă şi care nu capătă nici un ajutor în caz de accident sau invaliditate.

Ar trebui pentru remedierea în parte a acestor situaţiuni intolerabile, să se creeze *dispensare, localuri de recreaţiune şi căminuri pentru marinari* şi copii lor, pentru bătrâni şi infirmi. Ar trebui înfiinţate *cabane* pentru plutaşi şi pescari pe ţărmuri, înzestrate cu toate cele necesare şi aşezate astfel ca plutaşii seara să poposească în dreptul lor iar pescarii să primească asistenţa la timp.

Ar trebui înfinţată o *casă de pensiuni* şi ajutor afiliată unei Societăţi de Asigurare şi toate acestea puse la dispoziţia marinarilor pentru o plată minimă şi obligatorie, sfârşindu-se cu sistemul nenorocit de ajutorare care înjoseşte pe individ transformându-l în cerşetor, care dă loc la favoruri, care e inechitabil. Marinarii trebuesc obişnuiţi să ceară un drept al lor pentru care să plătească, iar nu să ceară o pomană.

G. M.



RAIDUL LUI ITALO BALBO

de MIRCEA THEOHARI

Raidul transatlantic al escadrei generalului Balbo — *Marea aventură* cum o numeau francezii — exemplu măreţ de ceeace poate rezulta din unirea technicei cu disciplina, curajul şi voinţa — a reuşit.

111 oameni, care dela general la ultimul soldat au format un tot perfect unitar asupra destinului căruia în cei 20.000 km. parcurşi, veghiau spiritul lui *Maddalena* şi al tuturor jertfelor aviaţiei italiene, au înscris una din cele mai glorioase pagini în istoria aviaţiei.

Primirile ce li s'au făcut atât la ducere cât şi la întoarcere în locurile unde au amerizat, au fost grandioase, şi nu mai vorbim de cea a Italiei. Generalul Balbo, acest animator şi adevărat şef, e astăzi *Mareşal al aerului la 37 ani* şi se svoneşte că în curând va fi *prinţ de Orbettello* ; restul echipajelor, identificat cu şeful şi aparatele ce le conduceau, — avansat şi decorat.

Credem interesant a procura cititorilor noştri felul cum a decurs acest raid, pentrucă el este prea bogat în concluziuni ce privesc Marea şi viitorul legăturilor transoceanice.

Acest raid — decis a se face în 1932, la împlinirea a 10 ani ai regimului fascist — a fost pregătit în mod perfect şi complect dinainte.

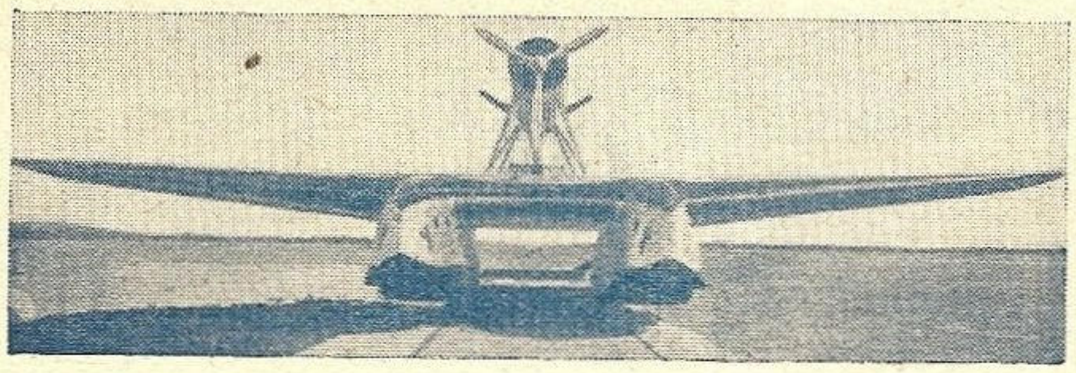
Materialul întrebuinţat e *hidroavionul Savoia Marchetti S. 55 X.* prevăzut cu 2 motoare *Isotta Fraschini 750 H. P. Asso* de 18 cilindri, cu viteză maximă de 280 km./oră şi 4500 km. rază de acţiune.

Este interesant de cunoscut modul cum s'au recrutat cele 24 echipagii.

Odată fixat pilotul şef al fiecărui aparat, acesta a avut latitudinea de a-şi alege pe ceilalţi 3 oameni ce compuneau echipajul, şi alegerea nu s'a făcut din aşii hidroaviaţiei italiene, recunoscuţi din raidurile anterioare de mai mare anvergură, ci *din majoritatea piloţilor*

aviaţiei terestre care erau cei mai bine notaţi de comandanţi.

Fiecare aparat avea 4 oameni echipaj, afară de câteva care aveau 5 oameni, — al 5-lea îndeplinind în general funcţiuni speciale de legătură. Echipajele au fost supuse unui antrenament serios, în special pentru sborul în ceaţă.



Hidroavionul Savoia Marchetti S. 55. X.

Escadra a sburat în coloană de escadrile, a 3 aparate fiecare escadrilă. In principiu, şefii de escadrilă aliniaţi în adâncime, au sburat aşa fel, că fiecare să fie deasupra escadrilei care îl preceda, pentru a avea astfel sub ochi întreaga escadră.

Aparatele se identificau prin 1, 2, 3 cercuri sau stele, iar escadrilele prin culorile negru, roşu, verde şi alb, aşa cum se arată în schiţă.

La ducere, cei 9.500 km. au fost împărţite în 7 etape, iar la întoarcere cei 10.500 km. în 6 etape, prevăzute cu staţiuni comandate de un ofiţer aviator italian şi unde se putea găsi totul necesar în alimentare de combustibil şi informaţiuni metereologice, piese de schimb şi de reparaţie.

*

Orbetello-Amsterdam 1400 km.

Decolarea în formaţia de mai sus, plus un aparat de rezervă, s'a făcut — după 24 ore de aşteptare — la 1 Iulie 5 h. 10 m.

Etapa era socotită una din cele mai grele, dat fiind trecerea Apeninilor şi Alpilor care au silit escadra a lua înălţimi de peste 4000 metri.

Amerizarea are loc la 11 h. 40 m. în aceiaş zi la Amsterdam unde un avion capotează omorând un mecanic.

Amsterdam-Londonderry 1000 km. Decolarea la 7 h. 15 m. din 2 Iulie şi amerisarea în aceeaş zi la 13 h. 10 m.

Condiţiunile metereologice rele, reţin escadra aci pentru zilele de 3 şi 4 Iulie.

Londonderry-Reykjavik 1500 km. Decolarea la 13 h. din 5 Iulie, navigaţie în majoritate fără vizibilitate, amerisarea în aceeaşi zi la 19 h. 10 m.

Reykjavik-Cartwright 2400 km. După o încercare de plecare nereuşită în ziua de 11 Iulie, decolarea se face cu oarecare greutate din cauza mării agitate, la 12 Iulie ora 6. Navigaţia a fost îngreunată mult, d'n cauza vântului contrar puternic, ceţei şi a necesităţii sborului la mică înălţime pentru a evita formarea gheţei pe aripi. Amerizarea în *Labrador* la 12 h. 30 m. în locul preparat de către o misiune venită din Italia pe bordul vasului *Alice*. Cea mai lungă etapă.

*

Ultimele două etape au fost cele mai de temut, din cauza întinselor şi deselor bancuri de ceaţă ce se formează în aceste regiuni. Deşi avioanele posedau aparate perfecţionate şi aviatorii erau antrenaţi pentru sborul pe ceaţă fără vizibilitate, Balbo a organizat un serviciu special meteorologic instalând centre în Irlanda, Islanda şi Labrador şi staţiuni pe bordul unor nave engleze, închiriate şi italiene, presărate în drum, care îi dădeau informaţiunile necesare.

O escală eventuală a fost organizată şi în Groenlanda la Juliahaab, dar care nu a fost folosită.

*

Cartwright-Schediac 1150 km. Decolarea la 9 h. 28 m. din 13 Iulie, amerisarea în aceeaşi zi la 16 h.

Schediac-Montreal 800 km. Decolarea la 14 Iulie 9 h. 45 m., amerisarea pe Saint-Laurent la 13 h. 40 m.

Montreal-Chicago, 1400 km. Decolarea în dimineaţa de 15 Iulie, amerisarea la 17 h. 05 m. în aceeaş zi.

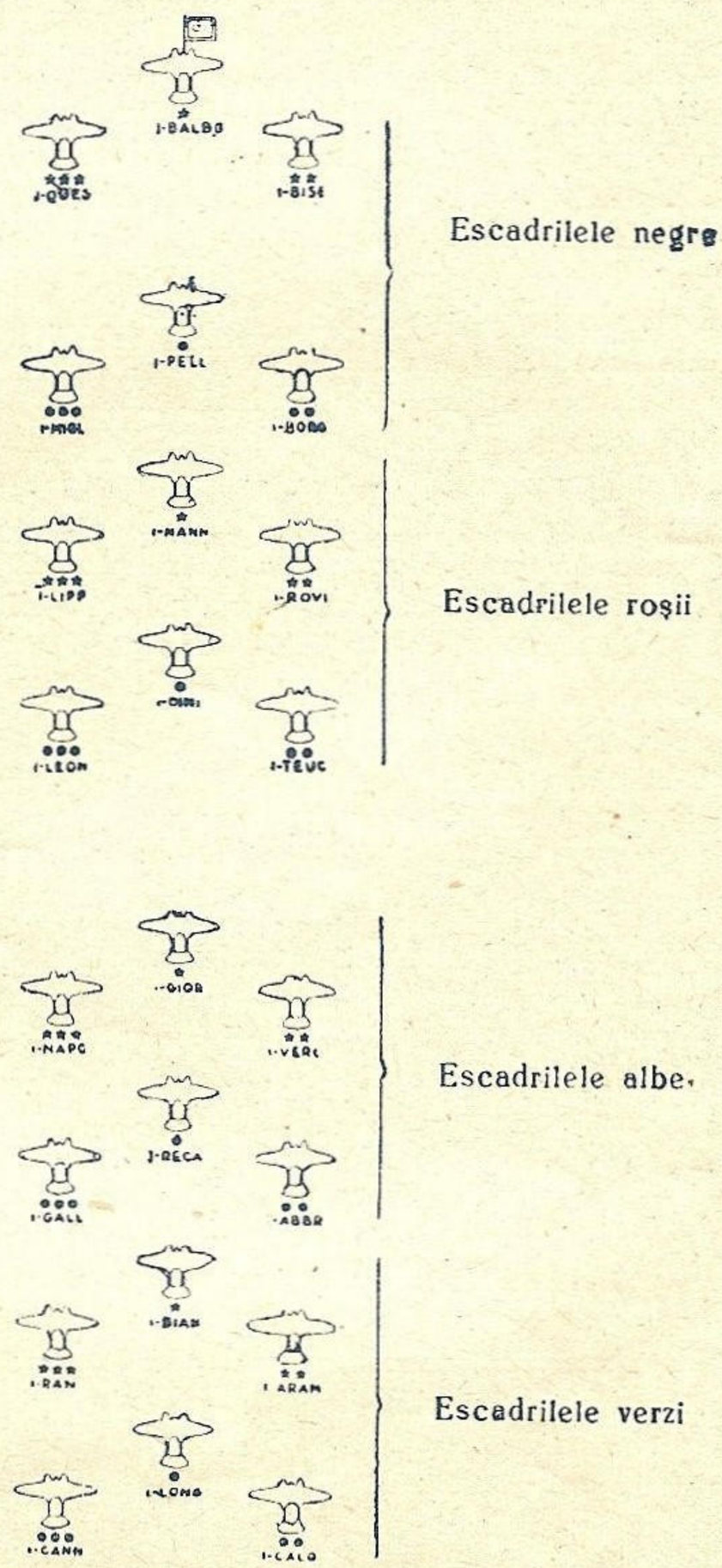
Navigaţia s'a făcut pe vânt tare sub escorta a 40 avioane americane.

Ultimul punct al ra'dului de ducere a fost atins.

Chicago—New-York 1600 km. După 3 zile de odihnă bine meritată — şi aceea relativă, pentrucă trebuia să răspundă primirii ce i se făcuse — escadra decolează în dimineaţa de 18 Iulie navigând deasupra oraşelor *Toledo, Cleveland, Bufallo, Albany* şi amerisând la 15 h. 30 m. la *Floyd Bennet Field.*

In întâmpinare a eşit dirijabilul american *Macon.* Atât la New-*York* cât şi la *Washington* în timp ce aviatorii sunt sărbătoriţi, aparatele sunt reviziuite în vederea raidului de întoarcere.

New-York—Schediac 1200 km. Marea şi timpul nu permit decolarea decât la 25 Iulie ora 9.01. Amerizarea la 14 h. 56 m. din aceeaş zi. In timpul navigaţiei 2 aparate fiind nevoite să amerizeze în drum, amerizează la Schediac mai târziu.



Formaţiunea de sbor a Escadrei Transatlantice

Schediac—Schoal Harbour 900 km. Decolarea la 8 h. 20 m. din 26 Iulie, iar amerizarea la 11 h. 30 m. în aceeaş zi.

Un avion e nevoit a ameriza în drum şi a ralia apoi escadra. Acest fapt a putut da ocazie de a se constata felul perfect al func-

ţionării legăturilor şi cohesiunei escadrei. Acest punct e punctul de început al traversării atlanticului pentru întoarcere.

Traversarea urma să se facă tot peste *Atlanticul de Nord,* dacă timpul ar fi permis.

Incercările de plecare din 28 Iulie, 2 şi 4 August nereuşind din cauza condiţiunilor atmosferice nefavorabile, generalul Balbo hotărăşte schimbarea drumului mai spre Sud.

In acest scop, întregul dispozitiv al staţiunilor de informaţiune meteorologică este deplasat şi abia la 7 Aug. poate intra în funcţiune.

*

Schoal Harbour-Azore 2500 km. Decolarea în fine se face la 8 Aug. ora 3 h. 40 m. Porturile din Azore fiind prea mici, 3 escadrile amerizează la 17 h. *la Horta,* iar restul la 17 h. 45 m. în aceeaş zi în insula *Sao Miguel* la *Ponta Delgada.*

Azore-Lisabona. Plecarea se face din cele 2 porturi la 7 h. 22 m. şi 7 h. 50 m.

Un hidroavion capotează, locotenentul *Squaglia* moare din cauza acestui accident şi escadrila aceasta nu poate pleca decât la 9 h. 55 m.

Primul grup amerizează pe *Tago* la 14 h. 35 m., al doilea la 15 h. 15 m., iar la 15 h. 45 m. ultimele trei aparate.

Lisabona-Ostia. Decolarea la 5 h. 10 m. din 12 Aug. Sborul se face deasupra *Gibraltarului* şi *Balearelor.* Amerizarea la 18 h. 30 m. în aceeaş zi.

*

Acest măreţ raid — act de mândrie naţională şi fascistă şi admirabil instrument de propagandă peste hotare a Italiei fasciste — şi cei 111 oameni ce l'au adus la îndeplinire, incontestabil că au servit în primul rând interesele ţării şi aviaţiei lor. Dar servind interesele ţării şi aviaţiei lor, au adus cel mai mare serviciu aviaţiei propriu zise, pentru că concluziunile şi învăţămintele de ordin technic, ştiinţific, politic, economic, militar, etc. ce oamenii de specialitate respectivă le vor trage din acest raid, vor fi de deosebită importanţă.

Astfel, concluzia în ceeace priveşte *viitorul navigaţiei transoceanice aeriene din punct de vedere practic şi economic* au şi început a se emite şi în Franţa d-l *Henri Bernay* este de părere că interesul raidului din acest punct de vedere este nul.

Fără a vorbi de săptămânile pierdute în aşteptarea condiţiunilor atmosferice prielnice, timpul întrebuinţat de această escadră, dela plecare la sosire în America a fost de 2 săptămâni ; ori în acest interval, un transatlantic, şi să luăm unul italienesc, de ex. *Conte di Savoia* cu 27 noduri, ar fi avut timpul să se ducă, să se aprovizioneze, şi să se întoarcă, transportând de fiecare dus şi întors câte 2200 călători şi o cantitate respectabilă de marfă.

Şi dacă extindem calculul, un singur asemenea transatlantic, cu aprovizionare cu tot, în cele 42 zile, ce au despărţit plecarea din şi întoarcerea în Italia, ar fi făcut 6 curse.

Şi să nu uităm că raidul acesta a fost făcut în sezon prielnic — vară, — pentrucă dacă ţinem seama că bancurile de ceaţă, furtuni aeriene, mare rea, etc. pot ţine uneori timp îndelungat, numărul 42 al zilelor, ar putea să se schimbe cu unul mult, dar mult mai mare.

Dealtfel proecte de servicii regulate de legătură transcontinentală aeriană sunt destule.

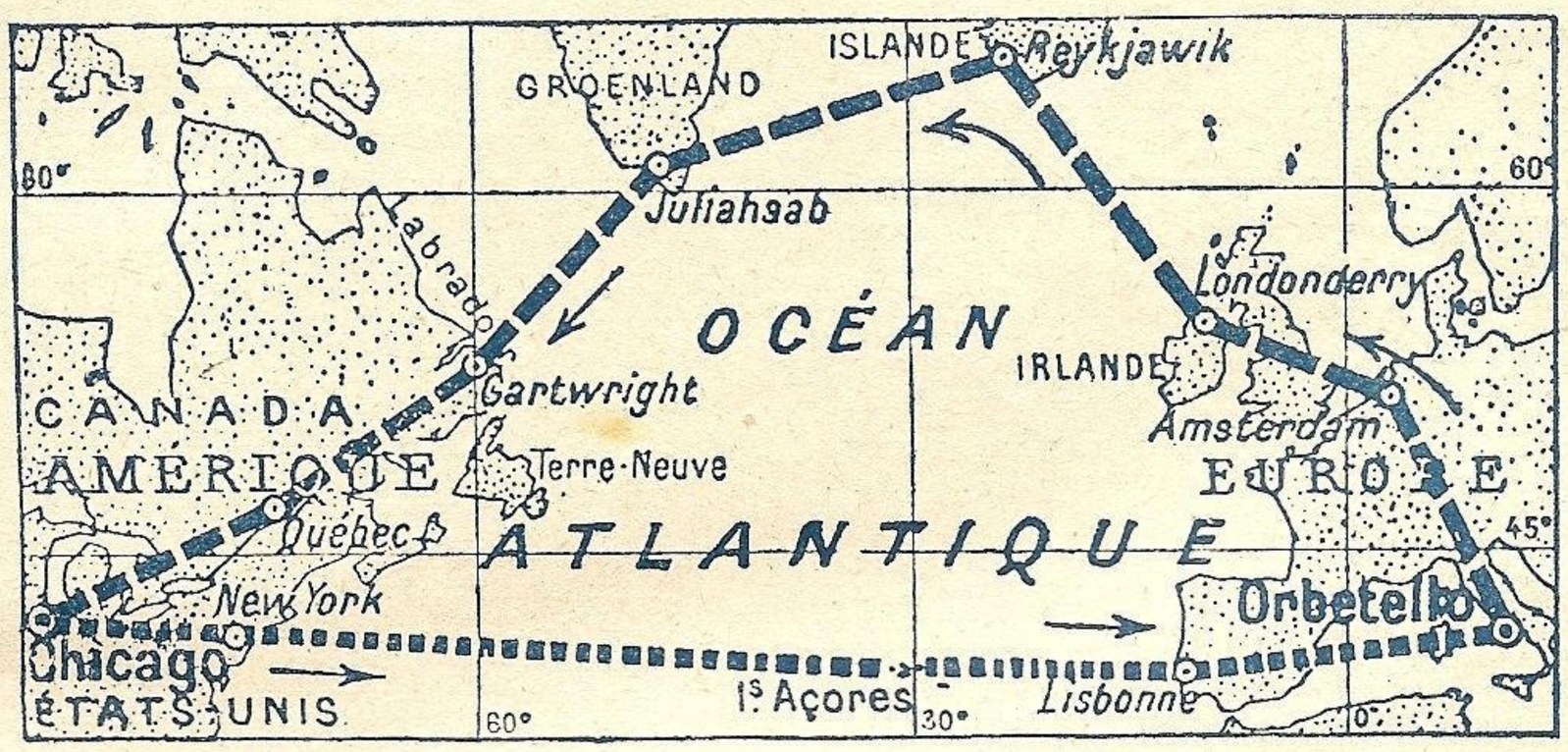
Astfel *Soc. Transoceanic Air Co.* îşi propune înfiinţarea unei linii regulate în 1934 cam pe acelaş itinerar urmat de Balbo la ducere, cu hidroavioane cam de aceeaş viteză.

Soc. *American Airways* construeşte 6 hidro uriaşe a 4 motoare cu putere totală de 3200 H. P., 250 km./oră viteză, 4500 km. rază de acţiune şi 300 km. încărcătură utilă cu care ar cerca înfiinţarea unei linii *New-York—Europa* prin *Azore.*

Soc. *Armstrong* ar cerca utilizarea principiului insulelor plutitoare de 16.000 tone, 350 m. lungime, 60 lăţime, ancorate pe funduri de 5000 m. cu ancore de beton.

Itinerarul, format din 6 etape a 700 km. ar trece tot prin *Azore* — între Azore şi America s'ar ancora 4 asemenea insule — şi ar fi deservite de hidroavioane cu 2000 km. rază de acţiune, suficientă pentru acoperirea unei etape de 700 km.

Proectul este unul din acele care ar prezenta şansele cele mai mari din punct de vedere al securităţii şi al încărcăturii utile de transportat.



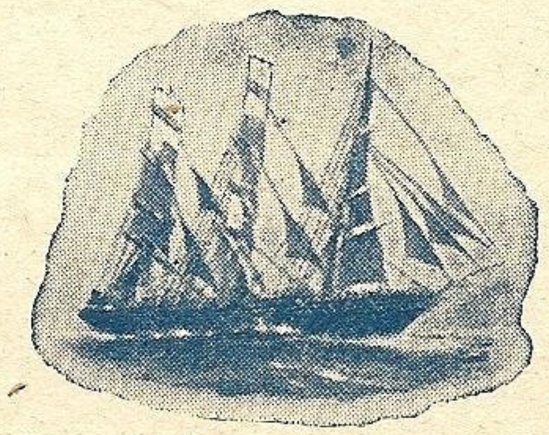
Itinerariul raidului Balbo

Soc. *Zeppelin,* în urma voiajurilor cu călători şi poştă executate în America de către dirijabilul *Graff Zeppelin* a propus Statelor-Unite înfiinţarea unui serviciu săptămânal în timpul verii prin 4 dirijabile ce ar face traversada în circa 80 ore, adică în jumătate din timpul utilizat de transatlantic.

Guvernul german în fine, subvenţionează studierea rentabilităţii liniei *Cadix-Bathwist-Pernambuco* cu escală pe vasul *Westphalen* (vezi No. 5 anul II, al revistei noastre).

Realizarea acestor proecte deja studiate şi care vor primi modificări prin învăţămintele raidului Balbo, şi cele ce se vor elabora în viitor în urma acestui raid, se opresc azi în faţa unei enorme piedici : lipsa mijloacelor financiare nu numai a societăţilor, dar chiar al statelor fără de subvenţia cărora greutăţile de realizare ar fi şi mai considerabile.

In orce caz, riscurile în orce privinţă, enorma reducere a confortului, reducerea capacităţii de transport, cheltuelile enorme în comparaţie cu beneficiile, etc. — sunt azi, şi cred că pentru încă mult timp — în domeniul *practic economic al transporturilor transoceanice aeriene* inconveniente prea mari faţă de avantajul câştigului de timp.



Drept Maritim

REGIMUL JURIDIC AL MĂREI TERITORIALE

de Locot TRANDAFIRESCU E.

Conferinţa pentru codificarea dreptului internaţional, ţinută la Haga în primile luni ale anului 1931, a tratat între altele o problemă de un mare interes pentru dreptul maritim. Lucrările au luat sfârşit prin redactarea unei convenţiuni, ale cărei principii figurează în rezoluţiunea cu privire la *marea teritorială,* cuprinzând 13 articole şi alcătuind ceiace se numeşte Regimul juridic al mărei teritoriale.

Navele se găsesc în una din cele trei situaţii : în larg, în apele naţionale, sau în apele de sub jurisdicţia unui stat strein. *Apele supuse jurisdicţiei unui stat, cuprind marea zonă teritorială şi apele interne în care se cuprind porturile, radele şi care în mod natural impun un regim juridic cu totul diferit.*

I.

IN LARG.

Largul mării nefiind supus nici uneia dintre suveranităţile naţionale, pe baza principiilor internaţionale nediscutate şi unanim admise, statul nu-şi poate exercita autoritatea decât asupra navelor de sub pavilionul său, şi deci nu poate dispune sub nici o formă, de vasele străine, chiar recunoscând tuturor celorlalte pavilioane dreptul reciproc de pază şi siguranţă navigaţiei.

Acest reciproc ajutor se manifestă acordând navelor de război autoritatea, atât în largul mărei, cât şi în apele teritoriale respective, de a identifica naţionalitatea navelor, de a verifica scriptele bordului ; acest drept trebuie însă exercitat cu băgare de seamă, şi numai atunci când este justificat prin motive grave, ca acte dăunătoare navigaţiei şi în genere contrarii dreptului internaţional piraterie, stricăciuni la cablurile submarine, etc., etc.). In ceeace priveşte *salutul pavilionului* strein în largul mărei, acesta este un act de curtoazie deci fără caracter de obligativitate, ca atare omiterea lui nu poate fi considerată ca o ofensă la adresa statului strein).

In schimb jurisdicţiunea unui stat asupra navelor sale îşi găseşte justificarea pe baza ficţiunei de drept numită — *Exteritorialitatea.* Pe de altă parte, în lipsa unei jurisdicţii locale, aceia a statului de origină este singura admisibilă, justificându-şi în felul acesta competinţa şi care e absolută faţă de o navă de război, pentrucă reprezintă forţa publică a statului căruia aparţine.

Ideia de libertate a largului interzice dreptul de poliţie şi control al navigaţiei, totuşi au fost autori care au cerut respectarea acestui drept, acordându-l însă numai navelor de război cu scopul de a stabili certitudinea asupra naţionalităţei vasului.

a) In largul mărei nu poate fi vorba decât de dreptul de *legitimă apărare* contra unui atac nejustificat.

In schimb tot în largul mărei, navele, fie de război, fie de comerţ, sunt şi rămân supuse legilor civile şi penale ale statului căruia ele aparţin. Aceste chestiuni nu au mai fost discutate la această conferinţă deoarece îşi găsesc confirmarea în legislaţiile tuturor statelor maritime. Mai mult decât atât, convenţiunile internaţionale consideră poliţia largului şi tot ceiace ar putea interesa navigaţia, de aşa manieră încât conflicte de jurisdicţie, isvorîte de însăşi independenţa navigaţiei să fie rezolvate pe bază de raporturi dela stat la stat.

Acordurile care precizează jurisdicţia statelor în materii de abordaj şi ajutorare în materie sanitară, cu privire la imunitatea navelor statului, cu privire la siguranţa vieţei umane în mare, în materii de radiotelegrafie etc., etc.; sunt un exemplu viu în această nouă şi importantă materie.

Nava fiind în largul mării şi supusă numai jurisdicţiei statului său, e logic ca numai acestui stat să-i aparţină protecţia şi supravegherea, şi ca atare numai el să răspundă de orice act ilegal comis de navă faţă de celelalte state.

Dreptul internaţional creiază însă o excepţie, în baza căruia un stat poate avea jurisdicţie, chiar asupra navei streine în largul mărei. *Această excepţie priveşte : Delictul contra dreptului internaţional* şi în care caz extensiunea jurisdicţiei e în interesul tuturor. Acest delict e *pirateria,* adică comiterea actelor violente faţă de o navă cu scopul de a o jefui.

Piratul e considerat afară de orice lege şi inamic al generaţiei umane. In felul acesta pirateria cade prin jurisdicţia penală a tuturor statelor.

Urmărirea, vizitarea şi capturarea navelor pirate, în larg, e dreptul exclusiv al navelor de război. Drept însă care nu se va exercita sub nici un cuvânt în apele de sub jurisdicţia unui stat străin.

S'a încercat a fi înglobată în sfera aceleaşi excepţiuni şi alte infracţiuni, dar fără rezultat practic.

Astfel : *Traficul sclavilor şi armelor,* distrugerea, dăunarea cablurilor submarine. Dar aceste speţe prezintă un fundament juridic diferit de cel al pirateriei. Aşa spre exemplu în ceiace priveşte traficul de sclavi, convenţiunile internaţionale limitează în general zonele în care pot fi executate anchete, de către navele de război, asupra navelor străine de pavilion.

b) Pe de altă parte practica şi doctrina permite urmărirea în largul mărei a navei al cărei echipaj s'ar fi făcut vinovat de delicte sau infracţiuni la legile locale.

Astfel conferinţa dela Haga prin articolul 11 a sancţionat dreptul că urmărirea să poată fi extinsă şi în afara apelor teritoriale, faţă de un vas străin, infractor la legile statului prejudiciat.

Urmărirea încetează însă când nava intră în apele teritoriale proprii sau în apele celei de a 3-a putere. Tot aci se precizează şi momentul de când începe urmărirea. In afară de acestea, captura în largul mărei, impune obligaţiunea de a fi fără întârziere adusă la cunoştinţă statului proprietar al navei capturate.

c) Dreptul de poliţie în largul mărei poate fi acordat pe bază de convenţiuni internaţionale speciale şi navelor unui alt stat ; (în particular în motive de pescuit sau infracţiuni cu caracter anormal).

Exemple în acest sens avem : convenţiile pentru pescuit în Marea Nordului, recentele convenţii între Statele-Unite şi diferite alte state, cari acordă navelor americane dreptul de a face acte de jurisdicţie pe orice navă străină ce navigă spre porturile americane, cu scopul de a reprima contrabanda de alcool.

Aceleaşi sunt convenţiile încheiate între statele scandinavice.

d) Altă excepţie priveşte asistenţa maritimă şi salvarea vieţelor omeneşti pe mare, pentru care s'a admis ca obligaţie sfântă impusă navelor de orice naţionalitate, de a presta ajutor navelor în pericol pe mare.

e) In fine, *în timp de război,* dreptul internaţional, după cum se ştie, acordă navelor beligerante exerciţiul unor drepturi speciale asupra navelor neutre ca : oprire şi vizită, drepturi cu norme determinate, recunoscute şi în deobşte cunoscute.

II.

MAREA TERITORIALA.

După această scurtă privire asupra condiţiunilor navelor în afara apelor jurisdicţionale, vom lua în consideraţie de data aceasta situaţia navei în marea zisă teritorială, examinând separat condiţiu-

nile navelor de războiu şi a celor de comerţ, — în cadrul dezbaterilor dela Haga 1931.

Cu toate că unele state nu vor să recunoască extensiunea dată de ţările maritime — costiere, regimului teritorial, prin dispoziţiunile cu caracter intern, extensiune superioară celei obţinută, în general, ca limită maritimă şi deci legală, criteriul nostru de apreciere va fi acela în baza căruia, marea teritorială e porţiunea de apă asupra căreia statul costier, a hotărât după propria sa legislaţie, extinderea jurisdicţiei sale.

Inainte de toate vom examina problema accesului navelor de războiu în apele teritoriale, problemă care poate găsi justificări diferite după care această porţiune de apă să fie considerată teritorială, sau porţiune din mare liberă asupra căruia, ţara costieră exercită oarecare drepturi cu caracter particular.

După dispoziţiunile cu caracter definitiv, stabilite la Haga, marea teritorială face parte din teritoriul statului şi suveranitatea sa se exercită pe această zonă în condiţiunile fixate de convenţiuni şi reguli ale dreptului internaţional.

Consecinţa practică a principiului de mai sus, ar fi aceia de a acorda statului litoral dreptul de a refuza navelor de războiu străine libera navigaţie în apele teritoriale, ape ce statul însuşi le poate închide sau deschide după bunul plac.

Câţiva scriitori ar vrea să facă distincţiune între navele de războiu şi cele comerciale şi anume, considerând marea teritorială ca un adevărat şi propriu teritoriu maritim, se poate admite ca navele de războiu şi de comerţ străine să aibă dreptul de a intra în apele teritoriale.

Pe de altă parte referindu-ne la principiul libertăţii mărilor, trebuie să recunoaştem că a sustrage o cât de mică porţiune de mare liberei navigaţii, constituie o excepţie, care trebuie să se bazeze pe evidente motive de gravitate, cari cer acest lucru, cum ar fi siguranţa costieră — sau abuzul de anumite resurse locale absolut necesare.

Această chestiune a făcut obiectul unor vii discuţiuni la Haga. în cele din urmă, toată lumea a căzut de acord, statuînd în art. 3 al actului adiţional, după ce s'au dat toate definiţiile în prealabil, fără a face distincţiune între navele de comerţ şi cele de războiu, următoarele :

Este permisă navigaţia în marea teritorială, fie cu scopul de a o traversa fără a intra în apele interne, fie numai de a ieşi din apele interne, cu o singură condiţie : a nu fi ofensiv-agresiv.

O navă nu are dreptul a utiliza apa teritorialq, cu scop de a săvârşi acte dăunătoare siguranţei, ordinei publice şi intereselor economice ale statului riveran.

Tot conferinţa dela Haga a statuat în ceiace priveşte navele de războiu, la art. 12, că statul riveran nu poate în general să împiedece trecerea navelor, nici să ceară autorizaţie în prealabil, totuşi poate disciplina condiţiile acestei treceri, iar submarinelor în special să le impună datoria de a naviga în suprafaţă.

Mai mult de cât atât, se poate chiar face cunoscut prin sistemele internaţionale, navelor de războiu, care trec prin apropiere, starea timpului şi alte diferite date ce ar putea interesa navigaţia : deasemenea, semafoarele, staţiile de semnalizare şi eventuale nave de războiu ce eventual se găsesc în aceste localităţi.

Să vedem acum care e regimul navelor de răsboiu în apele teritoriale.

Navele de războiu sunt ţinute să observe legile şi regulamentele speciale ale statului riveran, cu privire la siguranţa navigaţiei şi poliţia maritimă. Aceste obligaţiuni subzistă, oricare ar fi caracterul şi conţinutul drepturilor ale statului costier, pe marea teritorială. Navele de războiu în trecere sau staţionare vor fi obligate să respecte legile şi regulamentele speciale ale siguranţei statului costier şi conservarea sa economică ; din această rezultă că nava străină în apele teritoriale, nu va putea executa : nici exerciţii de artilerie, nici lansări de torpile, sondagii, balizagii, etc., etc.... In ceiace priveşte radio-telegrafia se pot stabili dispoziţiuni speciale şi în acest scop dacă nu se poate interzice în mod absolut transmisia radio-telegrafică se poate totuşi disciplina pe baza de dispoziţiuni ale statului riveran.

(va urma)

Literatură

MEMORIU DE RĂZBOI ŞI REVOLUŢIE

— Peripeţiile unui vapor românesc în Rusia —

de Cpt. (R) ZAGOREANSCHI-KISEL
Membru în Comitetul Ligei Navale (secţia Sulina)

12) TURCII AJUNG LA TREBIZONDA.

Dimineaţa următoare a fost un meeting.

Gutman şi Şeico, au luat iniţiativa şi fără dificultate au demonstrat echipagiului că trebue să trecem pe la Novorosisc, pentrucă din provizia dela Trebizonda, ne rămăsese circa o toană ceai, care nu s'a putut vinde în Batum, acolo fiind plantaţii proprii.

S'a luat decizia să mergem la Novorosisc, comitetul de aprovizionare luând din nou puterea în mână şi jucând primul rol.

In Novorosisc am găsit imediat cumpărători de ceai, iar biroul de aprovizionare, de data aceasta, nu s'a mai amestecat de loc.

...Sosim în Trebizonda...

Oraşul, după trei săptămâni de la plecarea noastră, s'a schimbat enorm.

Noroiul se făcuse şi mai mare, iar în port te uimea cantitatea enormă de căruţe abandonate şi caii legaţi de ele.

Erau mii de biete animale, complect părăsite, lăsate în voia soartei, fără hrană, fără adăpost.

Caii rodeau de foame scândurile căruţilor şi pierzând treptat forţele, cădeau şi mureau....

Neavând ce face m'am hotărât să plec într'o plimbare călare prin împrejurimi.

Plecând împreună cu Gutman, am ales doi cai frumoşi cu şei splendide.

Luând apoi puţină făină din magaziile Armotvod-lui, am dat mâncare şi apă bietelor animale.

Eşind din raza oraşului, pe drumul care urcă la deal, şi vorbind mereu, n'am observat când am ajuns aproape de linia santinelelor turceşti ce înconjurau Armotvod-ul ; una din santinele ne-a salutat şi ne-a zâmbit bine voitor.

Inţelegându-ne prin semne, l'am întrebat dacă pot să mă duc mai departe.

Santinela nu s'a opus şi am plecat mai departe. La vreo şease kilometri de oraş, am găsit o casă mare, probabil fosta vilă a unei moşii, la poartă căreia stăteau două sentinele. Când am ajuns la ea a eşit un ofiţer turc. M'am adresat lui în limba franceză, explicându-i cine suntem şi că n'avem intenţii rele. Ofiţerul ne-a spus că în vilă se găseşte provizoriu cercul ofiţerilor, şi ne-a poftit înăuntru. Intr'o cameră curată, simplu mobilată, şedeau câţiva ofiţeri. La intrarea mea s'au ridicat şi foarte politicos m'au salutat. Unul din ei era, — cum mi-a spus, — fost elev al şcoalei din St. Cyr. Vorbea o franţuzească impecabilă. S'a angajat între noi o convorbire prietenoasă. Când am spus că sunt îmbarcat pe *„Regele Carol"*, ei mi-au arătat un viu interes şi mi-au spus că cunosc foarte bine acest vapor, de oarece înainte de războiu mergea regulat în Constantinopol. A apărut şerbetul şi o foarte bună cafea turcească, iar la plecare buzunarele mele au fost umplute de ţigări şi cutii cu rahat. Când plecarăm, toţi au eşit să mă conducă, salutându-mă ca pe un vechiu prieten. „Şi ăştia sunt inamici ? !"..., m'am gândit eu cu nedumerire...

Totuşi eram mulţumit când m'am întors la Trebizonda, înţelegând destul de bine că plimbarea mea nevinovată s'ar fi putut termina rău.

In momentul acela însă, nu se ştia ce era mai rău : a cădea prizonier în mâinile Turcilor, sau să trăeşti pe vulcanul bolşevic.

13) ISPRĂVILE FĂCUTE LA SUHUM.

După două zile, umplând hambarele cu ceai, zahăr, unt de Siberia şi făină, am luat la bord şi circa 1000 soldaţi, pe cari i-am dus la Batum. Acolo, deabia terminasem cu debarcarea soldaţilor, când au sosit delegaţii sovietului soldaţilor şi lucrătorilor din Suhum, rugând comitetul nostru politic, ca să plecăm imediat la Suhum, pentru a reprima mişcarea contra revoluţionară. Comitetul nostru de aprovizionare s'a retras imediat, dând loc comitetului politic, care fiind ataţat de echipagiul nou numit, a hotărât plecarea imediată. Toţi ofiţerii eram deprimaţi, căci simţeam bine că din acest voiaj nu poate eşi nimic bun. Seara, în aceiaşi zi, am sosit la Suhum. Plecând în oraş, am auzit adevărata istorie a contra revoluţiei din Suhum.

...Fiind în afară de drumurile obişnuite a vaselor de războiu şi având comparativ foarte puţini soldaţi, cât şi o complectă lipsă de lucrători, Suhum-ul trăia o viaţă relativ calmă. O săptămână înainte de sosirea noastră, a trecut pe acolo crucişătorul *„Dacia"*. Marinarii debarcaţi au văzut în oraş cu mare indignare ofiţeri din „Divizia sălbatică" [1]), care purtau epoleţi. Unul din marinari, a încercat să-i smulgă epoleţii unui ofiţer. „Munteanul" iute din fire, nu s'a stăpânit şi a scos revolverul împuşcând pe marinar.

După isprava aceasta însă, ceilalţi l'au prins, l-au legat şi dus pe bordul crucişătorului *„Dacia"* unde l-au ars de viu. Crucişătorul a plecat curând, însă incidentul petrecut a dat semnalul exceselor viitoare. Neavând destulă încredere în forţele proprii, poporul a trimis delegaţia în Batum, ştiind că pe acolo trec des vasele de războiu, cerând ajutoare. Spre nenorocul nostru, zarul a căzut pe noi. In ziua următoare, din zori, au început să apară pe bord diferiţi indivizi suspecţi, care au început să se sfătuiască cu comitetul nostru politic. Dimineaţa abia mă sculasem şi mă bărbieream când am auzit gorniştii sunând semnalul *„la posturile de luptă"*.

La auzul acestui semnal, în loc să mă grăbesc şi să es din cabină, am continuat încet să mă bărbieresc. După câteva minute, văzduhul a început să se cutremure de focul uraganic al tunurilor, timp de 20 minute. M'am îmbrăcat şi am eşit pe punte... Pretutindeni domnea o agitaţie bolnavă. Tânărul sublocotenent S... mi-a eşit înainte cu ochii înflăcăraţi, strigând :

— „Tu ştii ce bine a tras tunul meu din provă ?... Casele cădeau, pare că erau făcute din carton ! Dar unde erai tu în timpul alarmei ? Nu te-am văzut !".

— „Mă bărbeream", am răspuns liniştit.

Intr'adevăr, tabloul dezastrului frumosului orăşel era înspăimântător.

Tragerea s'a efectuat după indicaţiile celor veniţi care au destinat spre distrugere, în cea mai mare parte vilele proprietarilor „burjui".

Câteva obuze, — cum am aflat mai pe urmă, — au nimerit în spitalul unde erau răniţi, omorând cinci din ei... Pe crucişător, în acest timp, o parte din echipagiu se înarma, spre a debarca în oraş pentru dezarmarea „burjuilor". Această operaţie a fost condusă de un marinar din flota Baltică, nu se ştie de unde venit la câteva zile după plecarea noastră din Sevastopol. Acesta sosise împreună cu amanta sa şi ocupa o cabină chiar lângă mine.

In toate meetingurile se manifesta prin discursurile cele mai neomenoase, umblând totdeauna cu revolverul la şold şi c'o grenadă în mână. El juca acum, cel mai mare rol între elementele duşmănoase ale echipagiului nostru. „Echipa de debarcare" s'a întors la bord peste vr'o patru ore. Toţi erau obosiţi, în schimb mulţumiţi de rezultat, lăudându-se care mai de care cu vrednicia în faţa celor rămaşi. Arme sechestrate, — drept vorbind, — n'am văzut aproape deloc, dar trecând pe lângă grupul unde îşi ţinea discursul „Balticul", am văzut cum arăta ascultătorilor, un ceas de aur şi... o bucată de săpun de toaletă.

S'a convocat meetingul, la care mulţi au spus că nefiind confiscate de la „burjui" toate armele, trebue ca dimineaţa următoare să fie repetată operaţia. Un gând salvavtor îmi trecu prin minte... Luând la o parte pe Gutman, i-am zis :

— „Mi-se pare că n'am încărcat de mult păcură.

N'ai pe cineva printre echipagiul de la maşină, care poate să spue că trebue să plecăm imediat la Batum, altfel nu putem ajunge acolo ?".

Gutman m'a înţeles, găsind într'adevăr un mecanic care a putut să convingă echipagiul că nu mai putem rămâne la Suhum. După două ore am plecat la Batum, iar oraşul a fost astfel scăpat de jaful proectat.

Printre alte lucruri jefuite a fost şi o mare cantitate de vin.

In cabina „Balticului", imediat ce-am eşit la mare a început o orgie cumplită.

Eram culcat în pat, însă nu puteam adormi sub impresia acestei zile oribile. Prin paravanul de lemn, venea zgomotul vocilor turmentate de băutură. Deodată disting clar vocea „Balticului" :

— „Pe Z... tot aşa trebue să-l debarcăm în mare !... Să ne vândă numai provizia ce am luat din Trebizonda şi atunci îl debarcăm în primul rând pe el, şi apoi pe Şahovscoi"...

— „Aaa... canalie", m'am gândit „o să vedem cine va fi debarcat întâi...".

14) GUVERNUL DIN KAUCASIA A PUS OCHIUL PE VAPORUL NOSTRU.

Sosind în Batum, am auzit că Turcii au intrat în Trebizonda şi urmează înaintarea pe coastă, gonind fără lupte rămăşiţele armatei noastre.

(Va urma)

---

[1]) Divizie compusă din locuitori din munţii Caucazului care a luat parte în războiu, luptând eroic.

RĂSPLATĂ DOMNEASCĂ

Lui SPRING

A fost odată... nu prea de mult. Principatele nu erau încă unite. Moldova, graţie stăruinţelor unui boer inimos şi înţelegător al vremilor ce vor să vie, îşi înfiripase un început de flotă. Se cumpărase chiar şi un vapor de război, *„Ştefan cel Mare"* în amintirea domnului pe vremea căruia Marea Neagră erea un lac moldovenesc.

Intr'o toamnă frumoasă, ca cea de acum, domnitorul veşteşte că va pica în inspecţie la Galaţi. Pentrucă un vapor nou era un eveniment, în caleaşca domnească a luat loc şi Domniţa.

Ajuns la Galaţi alaiul, prima inspecţie se făcu la vapor. De aci domnitorul porni spre celelalte unităţi din garnizoană, lăsând pe Domniţă la bord, în seama căpitanului S., care era comandantul navei şi al marinei în acelaşi timp.

Cum pe vremea aceea nu se pomenea nici de bacalaureate, necum de licenţiate sau doctorate, conversaţia s'a învârtit în jurul îndeletnicirilor feminine, chiar când era vorba de o Domniţă: *gospodăria*. Şi cum marinarii sunt buni gospodari, s'a discutat de fripturi, murături, cozonaci, până s'a ajuns la dulceţi.

— Fiindcă veni vorba de dulceţi, spuse Domniţa, — tare-mi pare rău că n'am putut face o mare plăcere Măriei sale.

— Care, Măria Ta? — întrebă comandantul.

— Să-i fac un şerbet de vanilie. La Iaşi nu se găseşte vanilie în tot târgul.

— De ce nu ni s'a adresat nouă Măria Ta?

— Dvs. aveţi?

— Vai de mine! La noi *vanilia creşte în catarge.*

— Adevărat? — întrebă uimită Domniţa.

— Prea adevărat! Vom culege chiar acum câte-va fire coapte.

Un şuerat. Ofiţerul de cart se prezintă. Ordinul se dă. Alt şuerat, alt ordin timonierului de serviciu, — un sergent chipeş, plutaş de Bistriţa, care a înţeles. Se caţără ca o maimuţă pe grijelele sarturilor, ajunge în vârful catargului, rupe (!) ceva de acolo, — nu se prea vedea ce, din cauza pavilioanelor marelui pavoaz, — se scoboară aproape alunecând şi pe o tavă prezintă Domniţei mult dorita vanilie. Intreg echipajul e radios. Domn'ţa nu mai puţin.

După cât-va timp se întoarce domnitorul, îşi ia rămas bun dela comandant şi cu domniţa împreună scobor pe cheu, de aci se urcă 'n oraş şi apoi pornesc spre Iaşi.

Ce s'a întâmplat acolo istoria nu spune. Cu siguranţă că Domnitorul a găsit delicios şerbetul făcut cu... *vanilia din catarge.* Dar documentele arată efectele.

Pe acea vreme mulţumirea şi-o arătau cei mari prin *bacşişuri* în aur sunător. Rezultatul inspecţiei, sub formă de ordin de zi, a fost primit de toţi comandanţii de unităţi din garnizoana Galaţi.

Comandantul navei „Ştefan cel Mare" îndată ce primi plicul cu pitacul domnesc, adună ofiţerii în careu şi desfăcând peceţile, cu vădită emoţie, începu a-i da citire:

„Mulţămit de chipul cum toţii comandanţii şi-au înfăţişat unităţile, Măria sa răsplăteşte pe fiecare în parte în felul următor:

„Comandantul batalionului de dorobanţi, pentru grija de oameni şi arme, va primi bacşiş 3 galbeni.

„Comandantul călăraşilor pentru buna îngrijire a armelor, oamenilor şi cailor, va primi bacşiş 6 galbeni.

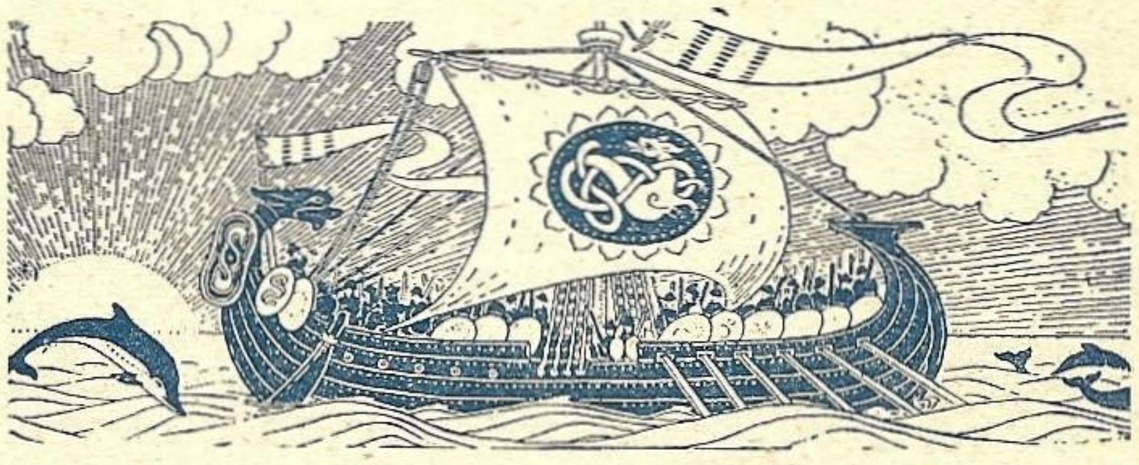
„Comandantul pompierilor pentru buna îngrijire a armelor, oamenilor, cailor şi maşinilor, bacşişul va fi de 10 galbeni.

Cum, pe măsură ce citea, bacşişul sporea şi marina era tocmai la urmă, — inima marinarilor bătea din ce în ce mai tare. Citirea continuă:

„Comandantul artileriei, pentru buna îngrijire a armelor, oamenilor, cailor, tunurilor, muniţei, va primi 15 galbeni *bacşiş.*

„Comandantului marinei, pentru buna îngrijire a oamenilor, armelor, tunurilor, vaselor, i se dă ca bacşiş, — respiraţiile s'au oprit, — VENITUL PE UN AN DELA VANILIA DIN CATARGE!

p. conf. MOŞUL



Inchinare Majestăţii Sale Regelui!

Apele strămoşilor!

Ascultă, cercetaşe-marinar
Să-ţi spun de ziua apei, o poveste,
Cu o bătrână apă de hotar
Spre care curg izvoarele din creste.

Dac'ai mai fost vreodată, prin Carpaţi,
De te-ai suit spre vârfuri; pe la stână,
Tot străbătând prin codrii minunaţi,
Vei fi simţit cum setea, ţi-e stăpână.

Şi deslușind prin iarb'un pârâiaş
Ai şi ghicit c'aproape, e izvorul.
L'ai căutat spre vârful cel golaş
Şi l'ai găsit, săltându-şi trupuşorul;

Iar, după ce-ai băut setos, grăbit,
Privirea ta, spre fund, a fost atrasă
Şi te-ai mirat, privind ce liniştit,
Apare'n lume, apa majestuoasă.

Dart tu, eşti cercetaş şi marinar!
Ş'ai vrut să ştii, ca marinar, cum poate
Un pumn de apă avântat, hoinar,
S'ajungă jos mai mare decât toate!

Şi părăsind, tăcut acel izvor
Văzuşi din pumnul cel de apă'n vale,
Ici un pârâu, ici, râu ameţitor
Şi, iată, Dunărea, îţi iese'n cale!

Din munte'şi trage, neamul românesc
Prin ape vii, străbuna lui putere.
Spre Dunăre, puterile'i sporesc,
Iar Marea Neagră'l sprijină'n tăcere!

Profesor DIMITRIE STĂNCULESCU
Fost cercetaş în războiu.

CRONICA

Un nou yacht cu vele a traversat Atlanticul

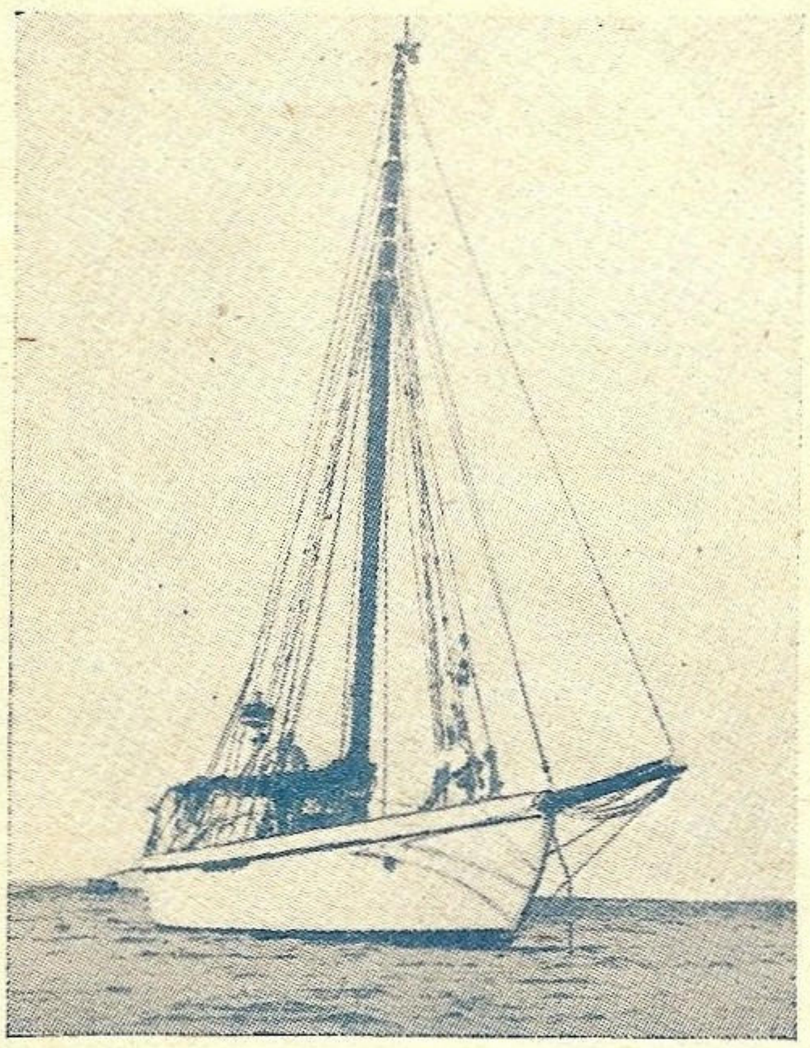
Alain Gerbault, navigatorul de unul singur în jurul pământului, prin crucierele sale a deschis multora pofta de a-l imita, şi exemplele sale de curaj, voinţă şi răbdare au dat roade.

Astfel, un nou iubitor al mării, pictorul *Marin-Marie* devenit marinar a traversat Atlanticul cu micul său yacht *Winibelle II.*

Plecat din *Brest* la 10 Mai 1933 Marin-Marie ajunge la *insulele Madere* după 14 zile de navigaţie.

La 14 h. din 9 Iunie 1933 părăseşte *Funchal* fiind salutat la plecare de consulul Franţei. Recunoaşte coasta insulei *Dominica* la 3 h. din 8 Iulie adică după 28 zile 15 h. în care timp a făcut 2900 mile şi intră în portul *Port de France* din *Martinica* la 14 h. din 8 Iulie adică după exact 29 zile dela plecare.

Prin navigaţia aceasta — remarcabilă prin regularitatea şi viteza sa — *Marin-Marie* a bătut recordul tuturor traversadelor de unul singur deţinute până la el de către *Slocum* care dela *Cap Sable* la *Lisabona* — cu escală la Azore — a străbătut cele 2600 mile în 28 zile.



Vinibelle II.

Micul său yacht a fost construit în 1932 în şantierele *Liane* din *Boulogne-sur-Mer,* are 11 m. lungime totală, 9 35 m. lungime la linia de apă, 3.05 m. lăţime şi 1.65 m. pescaj.

In vederea acestei traversade pe care *Marin-Marie* şi-a pregătit-o din timp şi minuţios, fără însă a şi-o trâmbiţa, *Winibelle II* a primit oarecare modificări după însuşi planurile lui Marin-Marie.

Ceeace este însă mai interesant în această traversadă, este aşa zisa invenţie a lui *Marin-Marie,* graţie căreia după ce şi-a stabilit definitiv drumul ce-l avea de urmat, timp de 26 zile cu vânt din pupa în majoritatea timpului, nu a pus mâna pe echea cârmei.

Invenţia sa constă în acea că manevrele velelor sunt legate prin un sistem imaginat de el, de echea cârmei, de aşa manieră încât vasul se guverna dela sine.

Această traversadă este expresiunea dragostei de mare şi aventuară, curajului şi voinţii, ajutate şi de noroc, care fac azi din *Marin-Marie* o personalitate în lumea yachtyng-ului.

MIRTH.

Canalul Mediterana-Atlantic

In Franţa se readuce iarăşi în discuţiune, chestiunea necesităţei şi oportunităţei construirei canalului celor 2 mări (cum i se spune). Actualmente există un canal cu secţiune redusă, care uneşte Garona (începând dela Toulouse) cu Mediterana (la Cetta). Primul proect, datează încă din timpul lui François I, dar planurile canalului existent, au fost întocmite de inginerul Riquet şi aprobate de Colbert.

Inceput în 1666, canalul a fost dat circulaţiei în 1681 ; este un canal pentru navigaţie interioară, are 240 km. lungime, 20 m. lărgime, 2 m. adâncime şi 100 de ecluze.

Proectul actual, prevede un canal de 400 km., care pornind dela Bordeaux, va uni Atlanticul cu Mediterana la Narbonne, scurtând cu 700 mile marine (1.155 km.) drumul Ouessant-Capul Bon. „Societatea technică şi economică pentru ameliorarea canalului" a supus Consiliului Lucrărilor Publice, un proect care preconizează un canal de 150—200 m. şi o adâncime de 13.50 m, permiţând trecerea celor mai mari vase de război ori comerţ. Ar fi în total 14 ecluze. Avantajele ar fi : 1) de ordin comercial : economie de timp şi combustibil ; 2) strategic, permiţând concentrarea flotei din Atlantic în Mediterana ori vice-versa. Inconvenientele : 1) cele 14 ecluze, 2) viteza redusă în canal, 3) taxe ridicate, etc. cari unite ar face aleatorii avantajele sperate. După autorii proectului, canalul ar costa 12 miliarde franci, iar după Consiliul Lucrărilor Publice, 31 miliarde, la cari se adaogă 200 milioane anual, cheltueli de întreţinere. Taxele preconizate ar fi de 10 fr. la tonă, ceeace la un trafic scontat de 100.000 tone anual, ar da 1 miliard.

După „Journal de la marine marchande" înfăptuirea canalului ar fi „o monumentală eroare economică". Probabil că construirea lui se va mărgini deocamdată la „construirea de noi proecte" !

Nostromo

Navigaţia balcanică

Citim în *Uebersee* (August) :

„In Balcani, se vădeşte efortul de a întări marinele comerciale greacă, română ori turcă, în faţa concurenţei apusene. Natural că este un drept al acestor ţări. Tot natural, este dreptul, pentru ţările apusene, de a se apăra. Este vorba în special de societăţile de asigurare engleze, cari au urcat din nou ratele de asigurare pentru vasele balcanice, în raport cu vechimea şi reaua lor stare. Pentru a preîntâmpina cu folos această măsură, Camera Balcanică de Comerţ din Istanbul, a dispus crearea (la Istanbul) a unei Asigurări mutuale, după sistemul englezesc. Cât de departe va fi dusă această acţiune, rămâne de văzut. Ar trebui realizată deasemeni, o conlucrare a tuturor campaniilor balcanice de navigaţie, pentru a nu-şi face o concurenţă anti-economică. România, în special îşi va putea asigura mari avantaje, căci navigaţia dunăreană germană şi austriacă, aduce acum, mărfurile din Europa Centrală, direct la Galaţi, unde vor putea fi îmbarcate direct pe vase de mare. Schimbarea din Balcani, o va resimţi în primul rând traficul prin Triest şi Adriatica. Deasemeni şi societatea D. L. L. (Deutsche Levant Linie) va trebui să conteze cu o scădere a afacerilor ei în porturile balcanice".

Nostromo

Vase-fantomă

In Octombrbie 1927, clipperul american „Maurice K. Thurlow" navigând la înălţimea Capului Hatteras, era surprins de o furtună violentă — care după ce-i producea avarii serioase, care-l puneau în imposibilitate de a manevra — îl arunca la coastă, la Diamond Shoals. Echipajul salvat de paza de coastă părăsind vasul când a doua zi, după calmarea vremei, veni să-l reintegreze, ecesta dispăruse.

După luni de zile, marinarii începură să vorbească de apariţia, în largul oceanului, a lui „Maurice K. Thurlow", care-şi purta sinistru cei patru arbori despuiaţi de vele, în mijlocul Atlanticului. Se crezu la început că e o eroare, dar mărturiile soseau mereu precise: era goeleta eşuată odinioară la Diamond Shoals.

Vasul considerat pierdut, târât de curenţi în larg, colinda mările, plutind mereu, datorită caricului său de lemne, care-i dădea o flotabilitate mult sporită, şi o stabilitate bună.

Nu de mult, o flotilă de vase pază-coastă americane, îl căutară cu asiduitate, dar în zadar: vasul fantomă nu putea fi găsit, şi azi, în plin Atlantic, rătăceşte, în voia valurilor şi după capriciul curenţilor, un vas pustiu, pe duneta căruia, superstiţia marinarilor ce-l întâlnesc va căuta să deslueşească la timonă fantoma lui vanderdecken, olandezul sburător.

Nostromo

*

Sub acest titlu nu se ascunde nimic misterios, căci de când se navigă pe mări şi oceane, s'au întâmplat cazuri când corăbii sau vapoare au rămas prin forţa împrejurărilor, fără nici un om la bord (ori au murit de foame, ori de vreo molimă ori au părăsit vasul în urma unei avarii care i-a făcut să creadă că vasul se va pierde, etc...) şi astfel în voia valurilor, sunt purtate pe distanţe considerabile de vânt şi curenţi, ani de zile, până ce lovindu-se de o stâncă sau de altă epavă rătăcitoare, se duce la fund sau eşuează la coastă.

Pentru vasele care navigă, ele constitue un mare pericol, mai ales noaptea, când nu pot fi ocolite, căci nu au nici o lumină care să arate ofiţerului de cart prezenţa lor. Cu drept cuvânt au fost botezate vase-fantomă, căci noaptea apar ca nişte adevărate fantome, producând coşmar şi sudori reci bietului ofiţer de cart care are norocul să le observe şi mai ales dacă are norocul şi timpul necesar să le evite. Când un vas întâlneşte o asemenea fantomă, anunţă şi vasele cu care sunt în vedere şi semnalează în scris primului port în care intră, pentru a se lua măsuri. Mai totdeauna însă, vasele trimise în căutarea acestor fantome, nu a mai găsit pe rătăcitor, pentrucă vântul şi curenţii au avut grije să-l depărteze cine ştie pe ce meleaguri ca să mai încurce şi alte vapoare.

O corabie engleză al cărui echipaj se crede că a murit în întregime de ciumă înainte de a putea ajunge în vreun port, a fost semnalată de mai multe vapoare ca fiind întâlnită în puncte foarte depărtate unele de altele ale Oceanului Pacific. Numărul acestor vase-fantomă este destul de mare şi natural că în jurul acestui subiect s'au ivit tot felul de poveşti şi legende. Tot pe aceiaşi temă şi Jules Verne a scris frumosul roman „Insula Morţii", care nu e altceva decât o îngrămădire de vase fantomă din diverse timpuri şi de diverse tipuri, într'un loc liniştit (centrul mării Sargaselor), către care le duce curenţii Atlanticului.

Noul vas fantomă se numeşte *Baychinno*. Plecat din Vancuver către coasta arctică occidentală, a rămas blocat în gheţuri, fără nici o speranţă de scăpare înainte de topirea gheţurilor, căci temperatura scăzuse brusc la —15°.

Prin T. F. S. au cerut ajutoare, şi peste scurt timp un avion a reuşit să transporte în Alaska 22 oameni din echipaj şi să aducă provizii pentru ceilalţi 20 rămaşi la vapor. Din cauza frigului de pe vapor, aceştia au făcut, ca Eschimoşii, locuinţi în zăpadă lângă vapor. Intr'o bună zi se ivi o furtună cu vânt groaznic, cum numai la pol se poate vedea, şi după trei zile de furtună, cei 20 de marinari văzură cu mare surprindere că banchiza s'a rupt şi a fost dusă de vânt împreună cu vaporul lor, despre care multă vreme nu mai vor avea nici o veste, şi care va înspăimânta şi încurca multe vapoare în drumul lor.

Lt. Z. NEGULESCU

Tonajul mondial în construcţie pe 1933 până la 1 Iulie 1933

Lloyd's Register publică statistica construcţiilor navale comerciale până la 1 Iulie.

Tonajul în construcţie la 1 Iulie 1933 a fost de 732.495 tone, adică a sporit în al II-lea trimestru cu 55.101 tone faţă de primul trimestru şi cu 6.810 tone faţă de tonajul corespunzător aceluiaş trimestru din anul trecut.

In această cifră intră însă şi tonajul vaselor a căror construcţie este oprită din cauza dificultăţilor financiare sau altor motive şi care pentru acest trimestru, — al doilea — s'ar ridica la 140.000 tone; prin urmare tonajul realmente în lucru este cel arătat mai sus mai puţin circa 140.000 tone.

Excluzând Anglia care e prima ţară constructoare şi din al cărui tonaj în construcţie 19% este destinat altor ţări, principalele ţări constructoare sunt *Franţa* cu 92.406 tone în care intră şi Normandie cu 73.000 (97.489 la 1 Aprilie), *Japonia* cu 82.280 tone (55.570 la 1 Aprilie), *Suedia* 78.232 (82332 la 1 Aprilie), *Germania* cu 45.855 (52565 la 1 Aprilie), *Italia* 27.076 tone (59.097 la 1 Aprilie).

Numărul tonajului lansat în acest al doilea trimestru a scăzut la 79.340 tone, faţă de 92.733 tone lansat în primul trimestru, şi care se repartizează astfel:

Japonia 17.679 tone, *Anglia* 11.036 tone, *Suedia* 9.360 tone, *Olanda* 8.758 tone, *Spania* 6276 tone, *Franţa* 5456 tone, *Germania* 4.946 tone, *Italia* 3850 tone, *Dominioanele engleze* 3 631 tone, *Danemarca* 3.412 tone, *Norvegia* 2.819 tone, *China* 1.000 tone, *Statele-Unite* 826 tone, *Uruguay* 275 tone. (Italia Marinara No. 15).

MIRTH.

Americanisme

Anul acesta se împlinesc 15 ani de când vaporul american, *„Tuscania"* a fost torpilat în apropierea Irlandei de submarinul german U-77.

Rezultatul acelei torpilări, a fost pierderea vaporului şi a 210 Americani. Supravieţuitorii acelui asasinat în massă s'au reunit pentru a aniversa cei 15 ani. Partea cea mai curioasă a acestei reuniuni este că adunarea în urma invitaţiei membrilor, a fost prezidată de comandorul german Wilhelm Meyer, fostul comandant al U-77, adică tocmai acela care a torpilat vaporul. Legea creştină spune să-i erţi celui ce a păcătuit, dar să primeşti cu onoruri şi să spui că duşmanul care a provocat moartea atâtor fiinţe care nici măcar nu erau militari nu şi-a făcut decât datoria, e prea mult. Dar noi ne-am deprins să aflăm din America multe lucruri cari par destul de stranii, şi le-am găsit şi calificativ: *Americanisme*. Iată deci încă un americanism.

Lt. Z. NEGULESCU

Moartea unui încercat lup de mare

In apropiere de Liverpool, în mica sa reşedinţă, a murit în vârstă de 77 ani fostul comandant al vaporului *„Lusitania"* care se ştie că a fost torpilat şi scufundat de un submarin german în 1915, când au pierit şi 1145 pasageri.

W. T. Turner şi-a început meseria de marinar încă din fragedă copilărie, şi de atunci chiar, soarta a început să-l deprindă cu sinistrele maritime, căci la vârsta de 8 ani abia scapă din naufragiul corăbiei *Grasmere*. Intre anii 1883—1919 a fost pe mai multe vapoare ale companiei *Cunard*, totuşi în acest timp a găsit prilejul să părăsească comanda unor vase mai mari şi mai importante, pentru plăcerea de a comanda câtva timp un mic velier cu 4 catarge, căci acolo simţea el că meseria şi cunoştinţele ce le avea îi poate satisface dragostea de mare şi de navigaţie. In 1917 fiind comandant pe *Ivernia*, în drum spre frontul Salonicului cu trupe, este din nou torpilat. Scăpat din atâtea naufragii, povestea râzând tuturor că marea nu-l vrea deloc cu toate că el e nebun după ea.

Lt. Z. NEGULESCU

Radio-drumuri şi Radio-pilotaje

Toate perfecţionările aduse de ultimele descoperiri ale ştiinţei, ca : puternice faruri, luminoase sau hertziene, şi recepţionarea exactă a orei prin T. F. S. nu au înlesnit decât metodele de reperaje, de aflare a punctului în care se găseşte o navă, principiile de bază ale Navigaţiei rămânând aceleaşi.

Metoda Radio-drumurilor şi a Radio-pilotajului bazate pe undele dirijate, roadele celor 15 ani de muncă depusă de către distinsul fizician *Wiliam Loth* pare a fi capabilă să revoluţioneze întrucâtva atât navigaţia maritimă cât şi cea aeriană de până acum.

Această metodă permite de a trasa orice drum, pentru navă ca şi pentru avion, cu ajutorul a două faruri trasoare, prin intersecţia fascicolelor turnante de raze fie luminoase, fie hertziene (după distanţă).

Voi proceda la etalarea principială a metodei Radio-drumurilor numai în ceeace priveşte Navigaţia Maritimă.

Locul geometric al intersecţiilor fascicolelor luminoase a două faruri turnante, e o curbă invariabilă a cărei formă depinde de vitezele de rotaţie a celor două faruri.

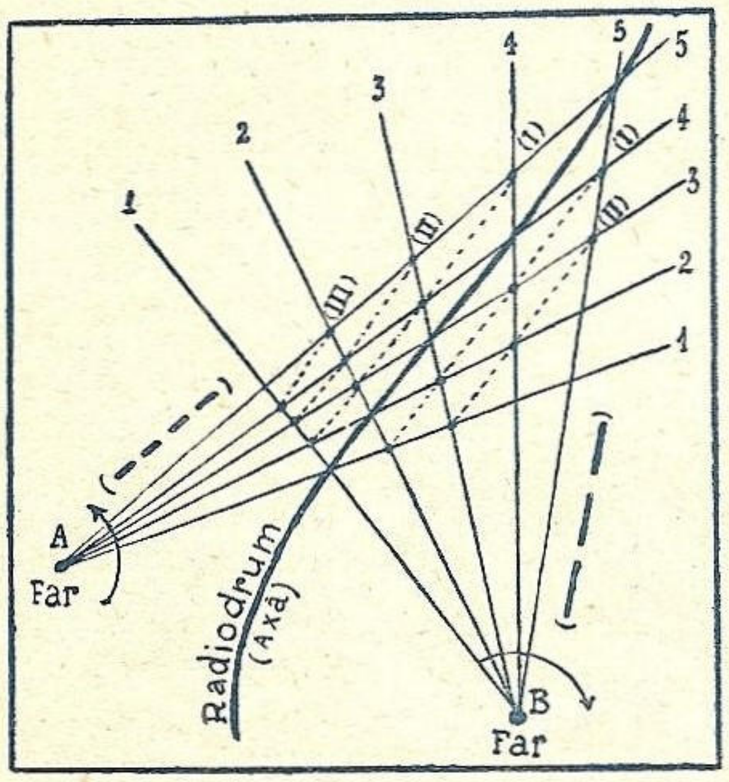


Fig. 1.

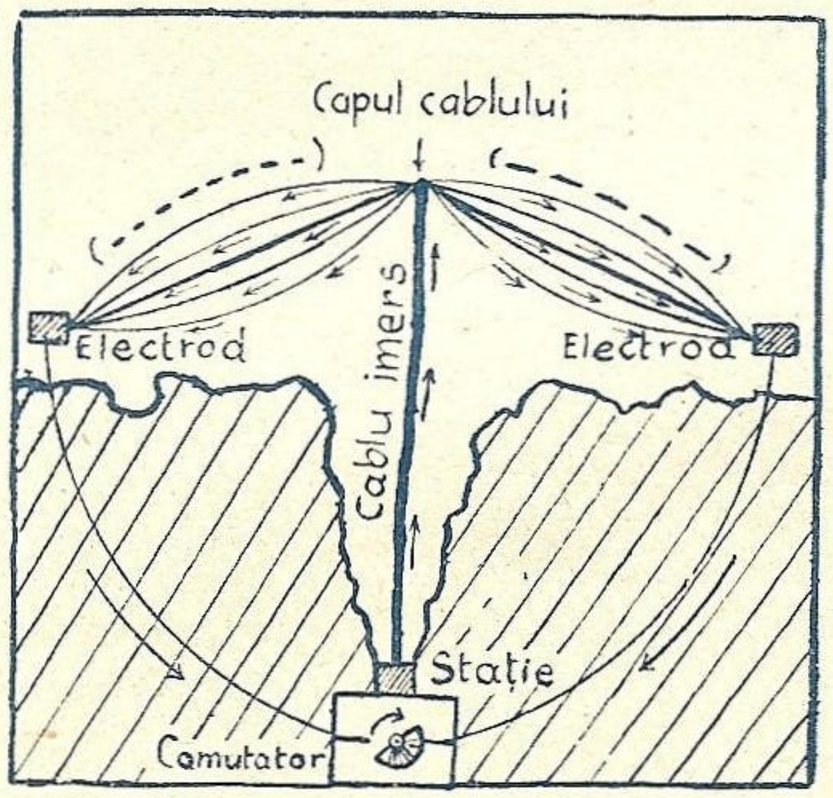


Fig. 2.

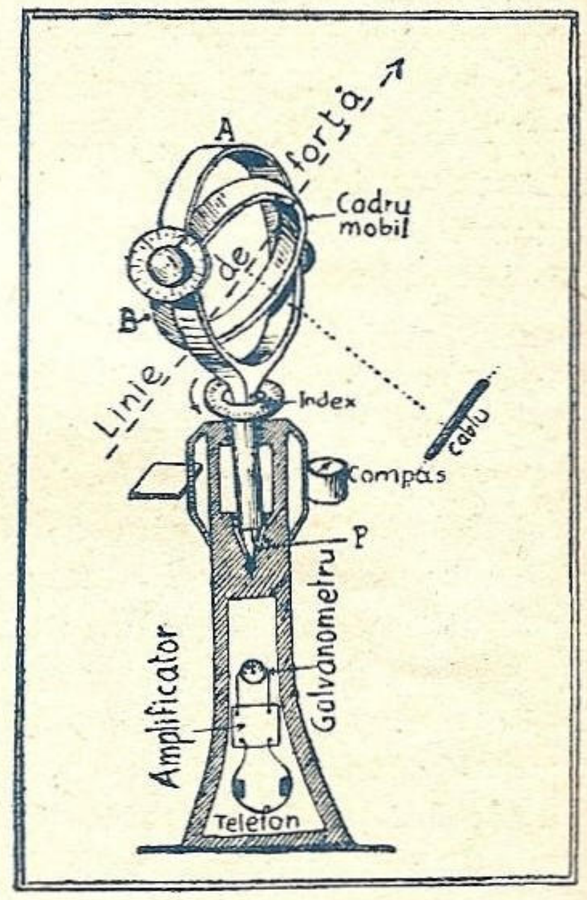


Fig. 3.

Această curbă este de ordin geometric simplă, atât timp cât vitezele de rotaţie a farurilor le considerăm uniforme, de îndată însă ce aceste viteze vor varia în cursul unui tur complect, curba intersecţiei luminoase va putea lua toate formele posibile.

Dacă vom face să varieze aceste viteze în funcţie de curba ce punctul de intersecţie voim să o traseze, însă de aşa manieră încât după un tur complect vitezele respective ale farurilor să reia dela început ciclul variaţiilor, vom obţine repetarea curbei la fiecare 360^0 de rotaţie a surselor luminoase.

Iată-ne deci în măsură de a trasa, prin intersecţia a două fascicole luminoase, orice linie în spaţiu trecând prin toate punctele ce mai înainte le-am ales. Acesta este Radio-drumul oferit navelor.

Dacă acum unul din faruri emite raze colorate în albastru şi altul în roşu (culori complimentare), pentru nava ce va primi ambele fascicole într'o aceeaşi oglindă ele se vor contopi lăsând să se vază o lumină de culoare galbenă. Dar fascicolele nu vor cădea simultan pe oglindă decât numai atunci când nava se va găsi într'unul din punctele Radio-drumului.

Dacă nava se abate din drum spre farul roşu-lumina galbenă se va disocia în două eclaturi succesive roşu şi albastru, primul indicând întotdeauna spre care din faruri nava este deviată faţă de drum.

Această metodă însă, nu poate trasa decât drumuri ce sunt menite a călăuzi navele spre intrarea porturilor începând dela limita de vizibilitate a celor două faruri.

Metoda fiind însă valabilă şi pentru farurile hertziene cu unde dirijate, distanţa de trasare a drumurilor se extinde astfel până la traversade.

In acest al doilea caz, culorile farurilor sunt înlocuite prin indicative. Dacă unul din faruri emite puncte iar celălalt linii şi aceasta de aşa manieră încât o emisiune să fie exact intercalată în intervalele celeilalte, oglinda hertziană, casca radiofonică, nu va recepţiona ambele indicative contopite într'un sunet continuu decât în cazul că nava se va afla pe unul din punctele locului geometric al intersecţiilor undelor dirijate adică Radio-drum.

Abaterea din drum faţă de faruri va fi remarcată în punct analog cu primul caz, prin auzirea separată a indicativelor, primul, indicând sensul abaterei.

A trasa în spaţiu cu ajutorul a două faruri hertziene un radio-drum determinat, nu apare în primul moment, din punct de vedere teoretic, complicat.

Totuşi această problemă este, practic, mai puţin simplă decât se pare.

Un radio-drum poate fi trasat din punct de vedere al rotaţiei farurilor într'o infinitate de moduri : rotaţia unui far fiind stabilită de o manieră oarecare, este suficient să dăm celuilalt o lege de mişcare convenabilă pentruca al douilea fascicol de raze să întâlnească întotdeauna primul pe locul geometric impus. Cu alte cuvinte, problema este nedeterminată.

Wiliam Loth a profitat de nedeterminarea care plana asupra legilor de rotaţie a acestei perechi de faruri, de aşa manieră încât decalajul eventual dintre cele două indicative (în cazul deviaţiei dela radio-drum) a făcut să indice nu numai abaterea dela drum ci şi mărimea exactă a acestei abateri. Astfel precizarea poziţiei navei se prelungeşte mult, deoparte şi de alta a radio-drumului, ceeace permite modificarea drumului după voinţa comandantului (starea atmosferică) fără ca, astfel, să piardă firul conductor.

In graficul figurei 1, sensul rotaţiilor farurilor este cel indicat de săgeţi.

Poziţiunile succesive, ale fascicolelor de raze reprezentate prin axele lor (1. 2. 3.) sunt astfel că unghiurile elementare formate de două poziţiuni succesive să fie parcurse în timpuri egale. Intersecţiile se vor plasa deci pe axul drumului printr'o progresie perfect simultană a fascicolelor celor două faruri.

Dacă ne plasăm astfel ca să auzim trecerea fascicolului 1 (fig. 1) a farului A în acelaş timp cu trecerea fascicolului 2 a farului B

această echivalează cu o decalare de o unitate de timp şi care corespunde unei anumite abateri dela drum.

Procedând astfel pentru decalaje crescânde vom trasa liniile I, II, III, de abatere laterală faţă de drum.

Când cele două faruri sunt prea depărtate pentru a fi telegrafic sincronizate cu ajutorul unui contor, se poate avea certitudinea că nava se află pe radio-drum, atunci când intervalul dintre două emisiuni succesive a unuia dintre faruri este egală cu durată unei emisiuni a celuilalt far.

Diferenţa ce eventual s'ar prezenta între aceste două elemente ne indică abaterea dela drum.

Metoda radio-drumurilor posedă preciziunea necesară unei navigaţii de larg ; însă de îndată ce problema trece în domeniul pilotajului, călăuzirea pe canale întortochiate şi de cele mai multe ori strâmte, precizia ei devine insuficientă.

Metoda radio-drumului predă nava, în apropierea intrărei pe canale sau în porturi a căror bancuri de nisip din radă lasă treceri înguste, metodei de încălzire prin cablu submarin a cărei precisiune înlocueşte cu succes serviciile unui pilot experimentat.

Călăuzirea prin cablu submarin este pilotul ce nu dă greş, este pilotul pe care ceaţa nu-l împiedică în executarea misiunei.

Un cablu submarin, izolat, pornit dela staţiunea sa terestră, marchează mijlocul porţiunei navigabile a canalului pe care îl străbate întinzându-se în mare, până în punctul unde configuraţia submarină şi cea costieră o cere.

Acest capăt al cablului este neizolat ; el este în contact direct cu apa.

Deoparte şi de alta a lui, la distanţe ce pot ajunge până la 50 km. sunt plasaţi doui electrozi în imersiune ce prin intermediul unei linii terestre se leagă cu staţia (fig. 2).

Sursa electrică terestră emite prin cablu un curent alternativ cu frequenţă muzicală.

In jurul cablului se naşte un tunel de unde magnetice. Curenţii de întoarcere sunt canalizaţi prin intermediul unui comutator al staţiei în mod alternativ către fiecare din cei doui electrozi.

Dacă sursa acum emite semnale morse, (puncte şi linii) ce respectiv sunt canalizate prin sistemul mai sus arătat, unele spre electrodul A. (punctele) şi altele către electrodul B. (liniile), pilotul navei are posibilitatea ca prin punctele sau liniile ce le aude în casca postului de recepţie, să-şi dea seama către care parte se află cablul călăuzitor.

Aparatul respectiv, în uz la navele de tonaj mic, este format dintr'un sistem de cadre mobile, conjugate cardan, ce primesc undele şi care în urma unei amplificări prin lămpi trece şi impresionează casca radiofonică (fig. 3).

Cadrul circular A. se poate roti în jurul unui ax vertical (pivotul său P.).

In interiorul său se află cadrul B. ce se poate roti în jurul unui ax orizontal.

Cadrul A. rămânând vertical îl rotim până când obţinem în cască un minimum de audiţii. In acest moment liniile de forţă ale câmpului traversează oblic cadrul. Planul cadrului este paralel cu cablul submarin. Fixând cablul A. în această poziţie, rotim cadrul B. în jurul axului său orizontal până ce audiţia slabă din cască dispare complect.

Perpendiculara dusă pe planul acestui cadru ne indică direcţia în care se află cablul — iar indicele ce legat de cadru se mişcă pe un cadran circular gradat după cum se vede în fig. 3 ne indică distanţa orizontală până deasupra cadrului.

Din cele expuse reese uşurinţa cu care nava se poate plasa deasupra cadrului urmărindu-l până în port.

Pe navele de tonaj mare, massa metalică va erona indicaţiunile prin metoda directă a cadrului oscilant, de unde reese complicaţia aparatului de recepţie ale ,cărei principii de bază rămân însă aceleaşi.

Actualmente la intrarea în portul Cherbourg este în proect a se instala un astfel de cablu călăuzitor.

Atât metoda radio-drumurilor cât şi cea a ghidajului prin cablu submarin sunt în curs de punere la punct pe cale experimentală.

Sub-Locot. ANDREESCU N.

Noul vas-şcoală german Gorch Fock.

Construit în şantierul Blohm şi Voss din Hamburg, G. F. a intrat în serviciu la 27 Iunie ; este un trei arbori-barcă, cu corp şi arbori de fer, prevăzut cu toate perfecţionările technice moderne. Are următoarele date : deplasament 1.510 tone, lungime 73.64 m., lărgime

Nava-şcoală germană Gorch Fock.

12 m., pescaj 4.60, suprafaţă velică 1200 metri pătraţi. Accidentul „Niobei" a făcut să se dea o atenţie deosebită stabilităţei acestui vas ; motorul auxiliar, este un M. A. N. Diesel, în 4 timpi, de 5000 HP., care poate da o viteză de 8 noduri. Manevrele de forţă, cabestane, vinciuri etc. sunt făcute numai pentru mână ; pompele şi bucătăr'a sunt acţionate electric ; instalaţiile de siguranţă contra incendiului sunt foarte desvoltate ; are un post de radiotelegrafie, sondaj sonor, proectoare de semnalizare etc. La bord sunt 5 imbarcaţiuni — din cari o vedetă cu motor şi mai multe plute de salvare. Comanda este pe dunetă. La construcţia sa, preţul a fost acoperit în parte prin produsul subscripţiei naţionale „Niobe".

Gorch Fock, a fost poetul matelot, care a murit pe crucişătorul Wiesbaden, în bătălia dela Yutlanda.

Nostromo

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din ţară

Cum s'a serbat patronul marinei

15 AUGUST s'a serbat în acest an cu un deosebit fast pentrucă această zi contopea serbarea a 3 evenimente la care M. S. Regele a ţinut să ia parte: *Patronul Marinei, Inaugurarea gării Maritime* şi *Botezul navelor tip „Ardeal" ale S. M. R.-ului.*

Oraşul şi portul frumos pavoazate cu pavilioane, flori şi verdeaţă.

La 9 h. membrii guvernului, Comandantul marinei şi autorităţile s'au ambarcat pe N. M. S. *„Constanţa"*, unde la 9 h. 30 m. au primit pe M. S. Regele.

21 lovituri de tun salută ambarcarea M. Sale.

La 9 h. 45 m. N. M. S. *„Constanţa"* ese în larg spre a ancora în careul format la 2 mile Est *farul Carol* de către cele *2 distrugătoare tip „R", 2 canoniere,* şi pasagerul S. M. R. *„Regele Carol I".*

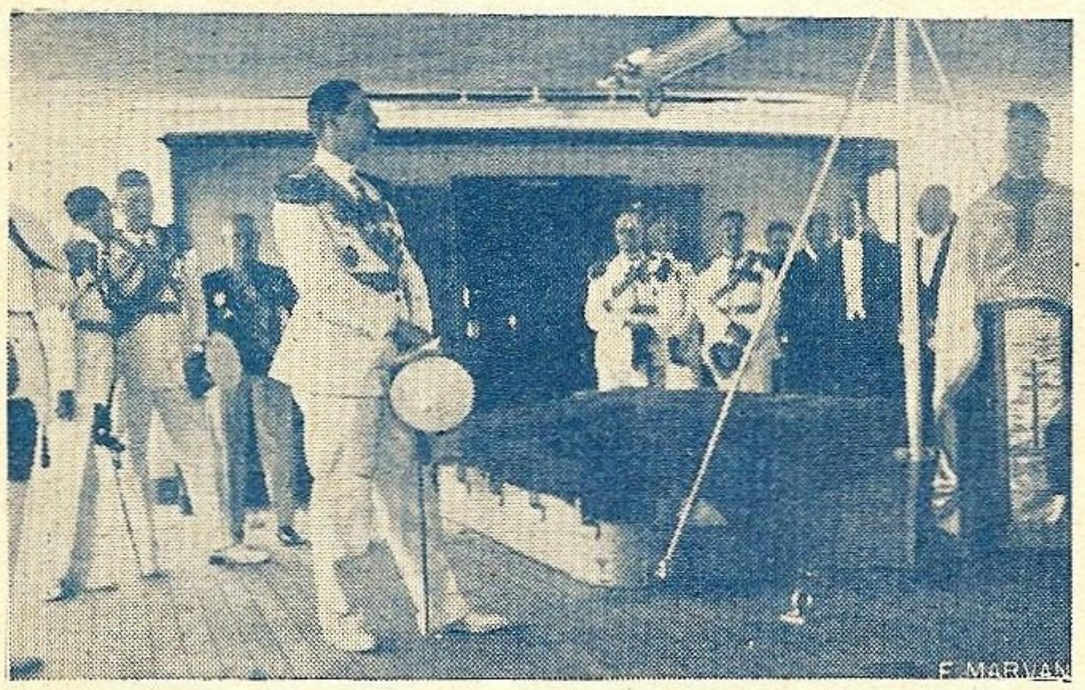


Foto Păsculescu-Constanţa

Te-Deum-ul de pe N. M. S. „Constanţa".

Apropierea navei este salutată cu lovituri de tun de către cele 4 nave de război în careul cărora N. M. S. *„Constanţa"* ancorează.

Pe această navă are loc la 10 h. 30 m. *Te-Deum*-ul oficiat de către *P. S. S. Episcopul Tomisului.*

După pomenirea numelor marinarilor morţi în Marele Război, se aruncă în mare coroanele în formă de ancore ale *Marinei Regale, S. M. R., şi Soc. Regina Elisabeta a marinarilor civili,* păstrându-se 1 minut de reculegere.

13 hidroavioane evoluiază deasupra în formaţie.

D-l Amiral Bălănescu apoi, rosteşte următoarele:

Sire,

Ziua de 15 August, patronează şi stimulează munca marinarilor, înaripează simţurile şi nădejdiile celor tineri, îmbărbătează şi dă puteri de viaţă tuturor celor cari simt în fibrele sufletului o chemare sfântă pentru cultul mării şi onoarea pavilionului.

Ziua de 15 August este o zi istorică, o piatră de hotar în cartea vieţei neamului românesc.

Ea gravează în timp aniversarea a şaptesprezece ani dela cântecul goarnelor, care a sunat semnalul de alarmă la intrarea noastră în războiul cel mare şi a mobilizat forţele vii ale ţării, hotărâte a pecetlui prin biruinţă, sub domnia Marelui Rege Ferdinand unirea în veacuri a neamului românesc.

Răspunzând unei înalte dorinţi a Majestăţei Voastre, în solemna pace a largului mării, la mormântul firesc al marinarilor, am venit azi în mijlocul navelor Majestăţei Voastre, să depunem coroane de flori, frumoase şi sincere podoabe ale pământului, în care au trăit, au muncit, au iubit şi pentru care s'au jertfit până la sânge eroii noştri marinari.

Eternă şi pilduitoare să le fie memoria. Pentru cei rămaşi în urmă, părinţi, fraţi, văduve şi copii cu ochii plânşi după un marinar ce le-a fost drag căzut la postul de onoare, prezenţa Majestăţii Voastre în aceste clipe, este o supremă şi infinită mângâiere.

Sire,

Marina regală naţională prin navele comerciale poartă rodul pământului în toate depărtările globului, ajutând la înflorirea ţării, iar prin navele de război ale Majestăţei Voastre, străjuieşte şi apără contra duşmanului hotarele de apă ale Dunării şi coastele maritime.

Fără o marină bine înzestrată ţara noastră ar pierde de bună voie avantajele ce i le creiază stăpânirea gurilor Dunărei, şi legăturile strânse cu bazinul mediteranian.

In această zi, ca dintr'un soare binefăcător, de aci din Constanţa, trebue să radieze în toate sufletele româneşti noui credinţe, noui simţiri, noui îndemnuri isvorâte din minunile şi frumuseţile mării, să se aprindă scânteia dorului de a cunoaşte, a iubi şi folosi marea, să se propage din român în român: Cultul mării noastre. Cu acest spirit, cu aceste simţiri, cu aceste convingeri, de adevărată preţuire a binefacerilor mării, marina regală română aduce prin graiul meu Majestăţei Voastre, cel mai călduros omagiu de recunoştinţă pentru marea onoare ce Ne-aţi acordat, patronând astăzi această zi scumpă nouă marinarilor, cum şi pentru nobilul gest săvârşit de Majestatea Voastră, acordându-se 100.000 lei din caseta proprie pentru instruirea unităţilor.

Ofiţerii şi echipajele încredinţează pe Majestatea Voastră că în marginele mijloacelor modeste ce le sunt acordate, ei stau disciplinaţi la datorie, se instruiesc în cunoştinţele nautice şi technice şi se pregătesc cu râvnă pentru a răspunde cât mai bine însărcinările grele ce le sunt încredinţate.

Să trăiţi Majestate, să trăiască Măria Sa Marele Voevod de Alba Iulia şi întreaga dinastie.

Cele 4 nave ce formau careul virează ancora şi în linie de şir, în ordinea: *N. M. S. „Regele Ferdinand", N. M. S. „Regina Maria", N. M. S. „Cpt. Dumitrescu", N. M. S. „Lt. C-dor Stihi E."* defilează prin faţa N. M. S. *„Constanţa"* spre a saluta pe M. S. Regele, intrând apoi în port.

Debarcarea M. S. Regelui de pe N. M. S. *„Constanţa"* care ancorează în port este deasemenea salutată prin lovituri de tun.

La 13 h. la dejunul, la care a luat parte M. S. Regele, membrii guvernului prezenţi în Constanţa, Comandantul Marinei, autorităţile

şi ofiţerii invitaţi, d-l *Amiral Bălănescu,* Comandantul Marinei a rost următoarele cuvinte:

Două preţioase elemente ale naturii pun ţara noastră pe un plan superior faţă de multe ţări europene: *Dunărea* şi *Marea.*

Pentru ca interesele noastre pe *Dunăre* şi *Mare* să fie pe deplin protejate, trebue să dispunem de o *Marină bine organizată, bine dotată şi bine instruită.*

In situaţia de astăzi navele şi materialul naval duc multe lipsuri, iar instrucţia se face într'un cadru restrâns, care nu permite navigaţia de lungă durată.

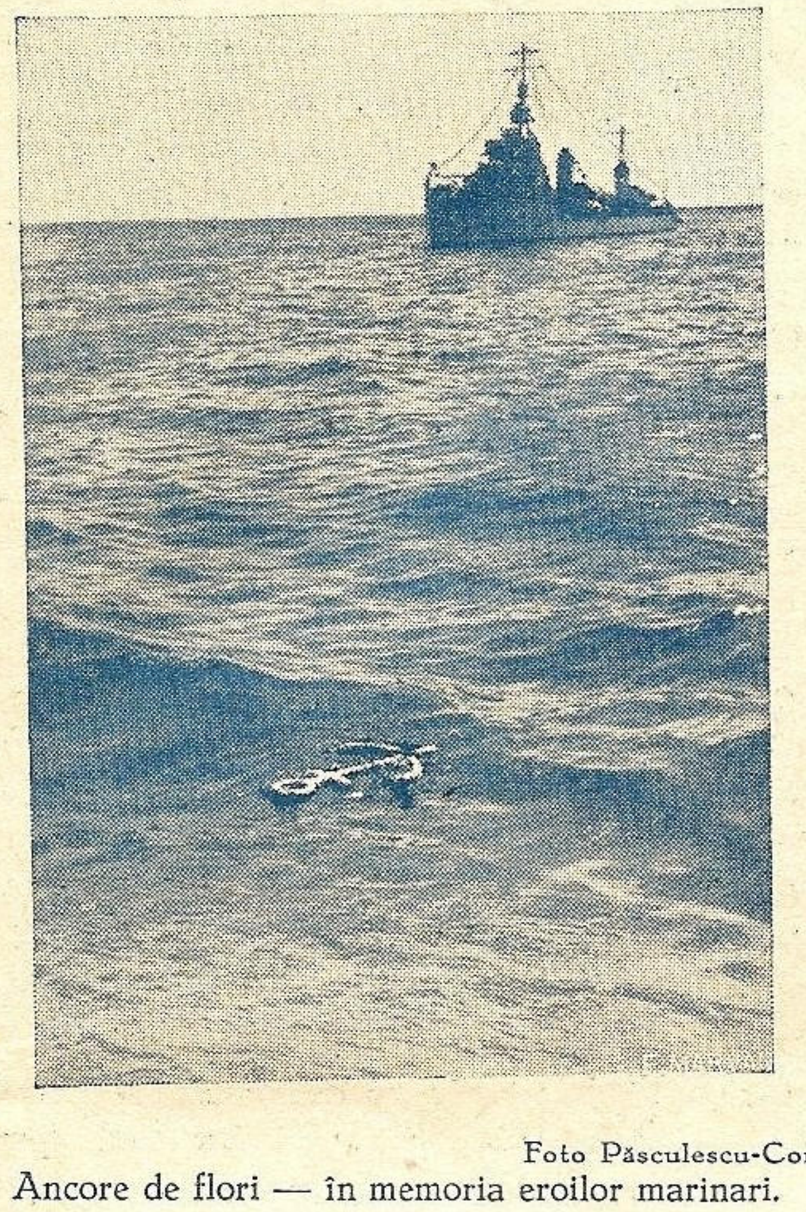


Foto Păsculescu-Constanţa

Ancore de flori — în memoria eroilor marinari.

Se impune deci să se sporească mijloacele de mişcare pentru instrucţie şi navigaţie.

Majestatea Voastră luând cunoştinţă de dificultăţile ce întâmpinăm pentru realizarea voiajului *Navei-Şcoală Constanţa* în arhipelag, ne-a acordat din caseta proprie 100.000 lei pentru instrucţia unităţilor.

Marina Regală Română este profund mişcată de Inaltul gest generos şi nobil al Majestăţii Voastre şi exprimă cele mai respectuoase mulţumiri.

Acest dar regal învederează vremurile grele prin care trecem, dar ne dă dovada vie că un suflet mare veghiază în această ţară asupra destinelor Marinei şi caută a-i împlini lipsurile.

Nava Majestăţei Voastre Constanţa, folosind acest dar regal, va completa instrucţiunea tinerelor elemente, ducând salutul ţării şi desfăşurând colorile mândrului nostru tricolor în apele a trei ţări: Bulgaria, Turcia şi Grecia.

Sire,

Suntem puternic pătrunşi de iubirea şi spiritul de Inaltă protecţie pe care Majestatea Voastră îl manifestă pentru *Marina Regală* şi încredinţăm pe Majestatea Voastră de infinita noastră recunoştinţă, de cea mai sinceră iubire către Tron şi cel mai desăvârşit devotament pentru Coroană, fiind totdeauna gata de jertfă la porunca Majestăţii Voastre.

Cu aceste sentimente permiteţi-mi să ridic acest pahar în Sănătatea Majestăţii Voastre,

Să trăiţi Majestate,

Să trăiască Măria Sa Marele Voevod Mihai

Să trăiască întreaga dinastie.

Răspunsul Majestăţi Sale Regelui

„Domnule Contra Amiral, cred că este aproape inutil de a vă reînoi, în această zi de mare sărbătoare pentru ţară şi de deosebită sărbătoare şi reculegere pentru Marina Regală Română, dragostea ce o port acestui element al apărării naţionale.

„Din convingere, şi de altă parte dintr'o dragoste care mă leagă de Marina Mea prin faptul că am avut norocul de a sta în capul ei câţiva ani de zile, sunt îndemnat în orice clipă să am o deosebită grije pentru ea.

„In desvoltarea noastră, marina, pe de o parte este o chestiune nanciară — pe care nici unul dintre noi nu se poate considera cu desăvârşire stăpân — iar pe de altă parte, este chestiunea pregătirii personalului, atât din punct de vedere technic şi tactic, cât mai cu seamă din punct de vedere al spiritului marinăresc.

„Am fost îndemnat de acest gând când am crezut de a Mea datorie de a vă remite acea sumă, spre a permite navei baze transformarea — poate definitivă — în navă-şcoală, ca să poată duce tânăra noastră generaţie de marinari pe valurile Mării Negre şi ale Mediteranei.

„Căci, admiţând vechea zicătoare franceză „c'est en forgeant qu'on devient forgeron", numai navigând, poţi să devii navigator. Rezultatele celor câteva călătorii care s'au făcut în anii din urmă au fost pentru Mine proba cea mai evidentă că în personalul echipagiului român există acel spirit şi acea dragoste mare fără de care nici o marină nu poate exista.

„Pot să asigur astăzi Marina Mea că Eu îi port de grijă şi că de îndată ce vor fi posibilităţi se va face încă un efort, efort care va trebui hotărât să cuprindă două părţi.

„Prima parte este acea faimoasă chestiune, care trenează de câţiva ani de zile şi pe care sunt convins că guvernul Meu îşi va da toată silinţa spre a o relua şi duce la bun sfârşit, este chestiunea Bazei Navale, bază fără de care Marina noastră nu poate să trăiască. A doua parte, mai grea, este sporirea numărului unităţilor. Incât, chiar dacă astăzi sunt greutăţi, chiar dacă astăzi posibilitatea de a-şi îndeplini misiunea din timp de pace, adică pregătirea de război, este redusă la cea mai simplă expresie, nădăjduesc că iubiţii Mei marinari pot privi cu încredere desăvârşită viitorul, Eu asigurându-i că voi fi acela care voi veghia şi voi apăra totdeauna interesele lor şi ale Marinei noastre.

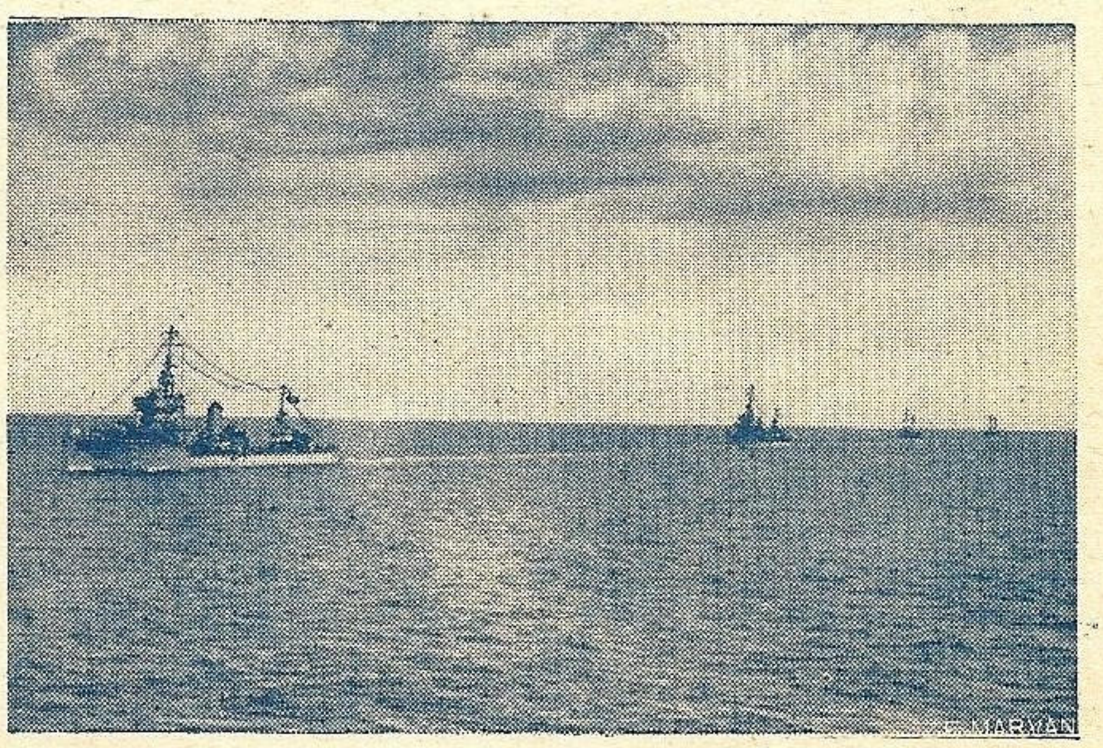


Foto Păsculescu-Constanţa

Defilarea vaselor de război.

„Cu acest gând ridic paharul rugându-vă să strigaţi împreună cu Mine „Să trăiască Marina noastră". (Urale prelungite)".

După prânz între 16 h. şi 19 h. în port în careul format de nave, a avut loc programul propriu zis al serbărilor, format din concursuri de bărci, baleniere şi înnot, sărituri, între echipagiile Marinei Regale, jocuri de apă, explozia unei mine, etc.

Botezul navelor S. M. R. şi inaugurarea gării maritime.

La 18 h. a avut loc botezul vapoarelor *Alba Iulia, Suceava, Ardeal, Peleş,* la bordul vaporului *Suceava.*

Botezul propriu zis nu a fost decât al vaporului Suceava care era în port, la care după serviciul religios, şi după citirea actului de botez de către d-l C-dor *Sion,* director S. M. R.-ului, M. S. Regele spărgând tradiţionala sticlă de şampanie a pronunţat următoarele cuvinte: *„Se botează vasul acesta cu numele de Suceava cetatea lui Ştefan cel Mare".*

A urmat apoi discursul de mulţumire al d-lui *C-dor Sion* şi a d-lui *Toma Gâlcă* care a arătat realizările P. C. A. făcute în portul Constanţa şi în porturile dunărene.

Vapoarele *Peleş, Ardeal, Alba Iulia,* cu această ocazie li s'au consfinţit numele prin citirea actelor de botez, prin radio, urmând ca la întoarcerea din curse să aibă loc sfinţirea şi botezul propriu zis de către delegaţiile respective.

După botezul navelor, M. S. Regele urmat de toată asistenţa a inaugurat gara maritimă, iar la 19 h. 30 m. a pus piatra fundamentală a construcţiei noului dig din bazinul calelor.

Seara la 21 h. M. S. Regele a luat masa pe bordul lui *„Regele Carol I".*

*

In afară de Constanţa şi Galaţi, sediul Diviziilor de Mare şi de Dunăre, cu cadrul lor pur maritim şi putinţe de realizări, — şi restul ţărei a ţinut să-şi manifesteze dragostea şi interesul pentru marină, după posibilităţi [1]).

La apelul Ligei Navale, comandanţii de garnizoană împreună cu capii autorităţilor civile au alcătuit comitete organizatoare şi au apelat la tineret, care a răspuns cu înflăcărare, dând tot concursul pentru a învinge inerţia generală, datorită crizei materiale şi mai ales celei de încredere. Liga Navală, publicând rezultatele sosite până la 1 Septembre, mulţumeşte tuturor, pentru sprijinul dat: micul obol al unui orăşel sau sătuleţ îndepărtat are o valoare tot atât de mare ca şi cel mai însemnat dintr'un oraş capitală de judeţ.

Băileşti Dolj) lei 321 prin primărie, chetatoare d-ra Florica Fiţă.

Bârlad lei 683 prin garnizoană.

Bazargic lei 1.323 prin garnizoană.

Bechet lei 773 prin Căpitănia de port.

Breaza (Prahova) lei 1.700 adunaţi de d-şoarele Orăscu, Lambrino, Ionescu şi Căproiu din corpul didactic local, secundate de d. Sublt. C. Negulescu şi cu sprijinul părintelui protopop Opriş.

Bucureşti lei 5021, ceeace arată cât de discreditate sunt chetele în Capitală prin mulţimea lor.

Buhuşi lei 800, prin îngrijirea primăriei locale.

Buzău lei 1.800 prin garnizoan alocală.

Călăraşi lei 471 prin garnizoană din chetă şi lei 928 dela comitetul organizator alcătuit din d. R. Petrescu, căpitanul portului, care a aranjat o excursie cu vaporul N. F. R. „Borcea" la Cerna-Voda, unde s'a depus o coroană la mormântul eroilor. Au vorbit cu acest prilej d. Tiberie Chiril, primarul oraşului Călăraşi şi d. Economescu, avocat.

In drum pe canalul Borcea s'a afundat o coroană în amintirea marinarilor morţi în război.

Câmpina lei 1597 de garnizoană, chetatori d. Sublocot. Munteanu Sebastian şi Adm. Locot. Botez C-tin.

Câmpu Lungu (Muscel) lei 1574 de garnizoană şi prefectură cu concursul d-relor Vasilica Ionescu, Elena Tainã, Viorica Stănescu şi d-nii Moraru Al., Fae Boris şi Dumitru Tudor.

Caracal lei 333 prin garnizoană.

Cavarna lei 220 prin primărie.

Chişinău lei 897 de garnizoană.

Cluj lei 1090 de garnizoana locală.

Craiova lei 1903 de garnizoană.

Dej lei 813 prin garnizoană.

Deva lei 230 de garnizoană.

Focşani lei 1.898 de garnizoană.

Govora lei 495 de primărie.

Hunedoara lei 186.

Hotin lei 879 de garnizoană.

Iaşi lei 1355 prin garnizoană.

Măcin lei 160 dela Căpitănia de port.

Mangalia lei 1.897 de căpitănia portului cu concursul d-relor Teodora Bogdan, Rodica Constantinescu şi tinerii Victor Ionescu şi Robert Dragu.

Mărăşeşti lei 374 de primărie.

Medgidia lei 758 de primărie.

Mizil lei 726 de garnizoană prin sergenţii instructori Bejan D., Crăpătureanu I. şi Constantinescu I.

Neamţ lei 1097 prin garnizoană şi prefectură.

Odobeşti lei 375 de primărie prin d-ra Marcela Dimian şi d. N. Iarca.

Odorhei lei 570 de garnizoană prin cercetaşi şi cercetaşe.

Orastie lei 16.695 de garnizoană.

Oraviţa lei 715 de garnizoană.

Orşova lei 6.000, din iniţiativa d-lui C-dor *Ion Andrei,* căpitanul portului şi cu concursul d-lor *Bielusich,* inspectorul general al soc. de navigaţie fluvială ungară, *Maurice Domony,* directorul general al M. F. F. R. *Paul Etling,* reprezentantul C. I. D., *Ion Kleifel,* inspector al soc. D. D. S. G., care au pus la dispoziţie remorchere, şalupe cu ajutorul cărora s'a făcut o escursie pe Dunăre cu muzica militară şi corul orşovean. Beneficiul net 12.500 lei, din care 6.000 s'a vărsat L. N. R., 5.000 casei de ajutor a marinarilor şi 1.500 pentru cercetaşii marinari.

Paşcani lei 1.094 de primărie cu concursul d-rei Jana Ardeleanu şi a d-lor Aurel Spiridonescu, primar, I. Ştefănescu secretar şi C. Macecinski.

Pietroşani (Hunedoara) lei 227 de primărie, prin d-şoarele Tecan Hortensia şi Halmas Liv'a.

Piteşti lei 4.226 prin garnizoană.

Predeal lei 924 prin primărie.

Rădăuţi lei 500 de garnizoană.

Reni lei 868 de căpitănia portului prin d-rele Ec. şi M. Popa, d-nii Ştefan Popa şi Tomescu I.

Roman lei 2.798 prin garnizoană.

Roşiori de Vede lei 402 prin primărie.

Râsnov lei 330 de primărie prin d-şoarele intelectuale din localitate.

R. Vâlcea lei 689 prin garnizoană.

Satu Mare lei 682 de garnizoană şi primărie cu concursul d-nelor din societăţile de binefacere „Altarul" al femeilor române, „Charitas" al „femeilor maghiare" şi al „femeilor evree".

Siret lei 700 adunaţi de primărie.

Slănic (Moldova) lei 1.238 de primărie.

Soroca lei 628 de garnizoană.

Târgu Mureş lei 2.204 de garnizoană, prin tinerii Gheorghescu, Gorcea-Mărgineanu, Turcu, Puiu şi Fulea.

Tecuci lei 850 prin garnizoană şi prefectură.

Temişoara lei 686 prin secţia L. N. R.

Turnu Severin lei 12.228, din iniţiativa d-lui *C-dor N. Constantinescu-Claps,* căpitan de port şi cu sprijinul d-lui *general Jujescu,* comandantul diviziei, s'a organizat o serbare în grădina publică, o excursiune pe Dunăre cu vasele N.F.R. „Brâncoveanu" şi „Traian". şi o chetă făcută de ofiţeri cu doamne şi domnişoare.

1) Darea de seamă a secţiei Galaţi nu ne-a sosit.

Turda lei 38.

Văscăuţi lei 900 de poliţia locală.

Vaslui lei 1.695 de garnizoană, chetă organizată de d. col. Löhr Fried. şi maior Mihăilescu N., ajutaţi de studenţi şi cercetaşii cohortei „Peneş Curcanul".

Zimnicea lei 769 de căpităniа portului prin d-şoarele Christina Teodoru, Tantzi Ghiţulescu, Lenuţa Popescu, Georgeta şi Lenuţa Trifescu şi d. I. Zottu, primar.

Cuvântare rostită la serbarea „Zilei Apei" în ziua de 25 Iunie 1933 de d-l C. Amiral Bălănescu Comandantul Marinei Regale

In No. 7—8 al revistei noastre în care arătăm cum a decurs sărbătorirea zilei apelor în ţară, nu am putut publica discursul d-lui *Amiral Bălănescu* preşedintele Ligii Navale secţia Constanţa, pentrucă nu ni l'am putut procura, d-sa fiind plecat în timpul cât se tipărea revista.

Publicăm acum acest prea frumos discurs, care va lămuri încă odată mai mult ceeace înseamnă — după d-sa — *„ziua apei"*.

„Ziua Apei", este prilejul celui mai sincer omagiu pe care omul de apă, omul de mare, locuitor pe ţărmul mării sau marinar pe navele de larg, îl datoreşte bogăţiilor naturii, apelor râurilor, Dunării şi mării, pentru frumuseţile şi foloasele preţioase de pe urma cărora viaţa îşi culege isvoarele de existenţă şi creaţiune.

„Ziua Apei" este sărbătoarea râului năvalnic, printre undele căruia plutaşul atlet, îşi încordează muşchii pentru a purta pluta încărcată cu bogăţiile codrilor, spre larga cale a Dunării.

„Ziua Apei" este sărbătoarea fluviului majestuos ce-şi poartă apele potolite dealungul hotarelor, culege rodul holdelor de aur şi le îndreaptă spre nave în porturi, iar deacolo prin gurile Dunării, în lumea întreagă.

„Ziua Apei" este sărbătoarea mării, reţea nesfârşită de drumuri în toate unghiurile globului, câmp de înfrăţire rodnică a tuturor neamurilor, mijloc de înălţare şi mândrie al atâtor puteri maritime. Este sărbătoarea *mării noastre,* care ne scaldă nisipul cald al hotarului de răsărit, ne întăreşte trupul, ne desmeardă ochiul, ne ascute mintea, ne călеşte voinţa, ne chiamă la larg la lupta economică a întregului Univers.

Dar nicăeri în ţara noastră această zi nu se îmbracă în adevărata strălucire a naturii, nicăeri inima nu tresare înaripată de a se avânta pe drumuri infinite, ca pe ţărmul mării la Constanţa, veche cetate pontică, leagăn scump al Marinei Regale şi Marinei noastre Comerciale.

In această atmosferă de valuri, de vânturi, de aer răcoros dătător de viaţă, de insorit cer albastru, cu ochii uimiţi spre linia orizontului, ne purtăm gândurile spre minunatele profunzimi ale mării, prindem adevăratul înţeles al nepătrunsului abis de ape, unde se sbuciumă atâta energie şi atâta viaţă lăuntrică, atâtea lumi în mişcare, pe care ştiinţa se căsneşte să le lămurească fiinţa.

Geniul omenesc nu se mulţumeşte numai a privi frumuseţile mării la lumina ştiinţii.

Din cele mai bătrâne vremuri forţa fizică şi sufletească a omului este într'o îndârjită luptă cu marea.

In acest joc gigantic al forţelor naturii, două minuni ale creaţiunii sunt în veşnică luptă : *Omul* şi *Marea*.

Omul a domesticit forţele neîmblânzite ale oceanului.

Dela coaja de nucă, jucăria valurilor pe care a călătorit singuratec *Allain Gerbault,* dela micile nave pescăreşti ce roesc la larg spre a ne aduce zilnic rodul muncei lor, până la impunătoarele nave, care traversează oceanele, câtă muncă genială pentru progresele ştiinţei navale, în profitul intereselor maritime şi civilizaţiei umane.

Iată de ce în această zi, gândurile noastre se îndreaptă cu sinceră admiraţiune către toţi savanţii cari au cercetat problemele ştiinţei mării, şi mai cu seamă către acei navigatori şi oameni de ştiinţă cari au găsit mijloacele ştiinţifice pentru a uşura conducerea navelor, metodele navigaţiei pe mare şi construcţiunea technică potrivită cerinţelor şi greutăţilor marinăreşti.

In această evocare a marilor gânditori din întreaga lume, nu putem uita atâţia filozofi, romancieri, scriitori, poeţi, cari au cântat marea în opera nepieritoare, nu putem uita pe finul şi subtilul *Pierre Loti,* pe nemuritorul *Eminescu* şi negreşit pe iubitul şi talentatul nostru scriitor maritim *Jean Bart.*

„Ziua Apei" ne mai reaminteşte o activitate marinărească istorică care a existat în vremurile de glorioasă amintire ale lui *Ştefan cel Mare,* activitate care a unit ţara noastră cu porturile arhipelagului.

Vremuri vitrege au oprit elanul acestor începuturi de viaţă marinărească la mare şi abia dela reanexarea Dobrogei, Marina noastră Regală îşi croeşte un program de pregătire technică şi marinărească pentru naţionalizarea echipajelor navelor noastre de războiu şi comerciale.

Ne desparte o jumătate de secol de la aceste prime sforţări şi astăzi privim cu bucurie la forţele Marinei de Războiu şi la navele noastre comerciale, cari conduse de suflete româneşti, străbat mările cu mândrie sub gloriosul pavilion al României întregite.

In numele Ligei Navale Române şi al Marinei Regale, găsesc cel mai nimerit prilej să adresez tineretului din toată ţara un călduros apel, îndemnându-l să vină la mare, să viziteze portul Constanţa cu instalaţiunile lui, să viziteze navele noastre de războiu şi comerciale, să cunoască şi să înţeleagă marea sub toate aspectele militare, ştiinţifice, geografice, economice şi nautice.

Numai astfel neamul nostru va preţui marea în adevărata ei lumină.

O mişcare de cultură românească trebue îndreptată spre geografia şi minunile mării.

Autorităţile noastre sunt datoare să inaugureze acest început de educaţie maritimă prin înfiinţarea unui frumos „Aquarium" în portul Constanţa.

In această zi a apei, mai avem datoria să ne îndreptăm gândurile şi simţirile pline de respect şi devotament către marele protector al vieţei noastre marinăreşti, Majestatea Sa Regele Carol al II-lea şi să-i urăm ca sub domnia-I glorioasă, Marina Regală Română, Marina Comercială, Porturile şi toate activităţile marinăreşti şcolare, ştiinţifice, economice şi technice, înrudite cu apa să înflorească şi să se înalţe cât mai sus, spre binele şi tăria neamului românesc.

Congresul marinarilor civili

Duminică 6 August s'a deschis la Brăila primul congres al marinarilor civili din România, sub preşedenţia d-lui comandor *Nedecu Octav*. Chestiunile desbătute fiind de un interes covârşitor pentru interesele marinei noastre comerciale, vom vorbi mai pe larg în numărul viitor, deoarece darea de seamă ne-a sosit după ce revista era sub presă.

Ne mulţumim numai a le enumera : Naţionalizarea personalului de pe vasele cu pavilion românesc ; Comisia Europeana Danubiană; recrutarea şi debarcarea marinarilor ; fixarea salariilor ; orele de lucru ; hrana personalului.

Cum unirea organizată face puterea, iniţiativa merită toată lauda şi nu ne îndoim că rezultatele vor fi cele dorite de toată lumea. In afară de vechea societate „Regina Elisabeta" a marinarilor din Constanţa, toate încercările au eşuat, fiindcă s'a pierdut din vedere două lucruri :

1) Intre armator, oficialitate şi personalul de pe vapoare trebue să existe o armonie desăvârşită şi legală, fiind vorba de interese comune.

2) Marinarii noştri, — ca orice breslaş dela noi, — au nevoe de o educaţie cetăţenească şi marinărească. Numai astfel un'unile

sindicatele pot deveni un factor constructiv. Contrariu forţa e negativă, cu efecte dăunătoare interesului marinarilor chiar, — vezi incendiile de pe vasele franceze, care a compromis reputaţia atât a pavilionului cât şi a personalului inferior, susţinut greşit de sindicate.

Vizita vasului-şcoală grecesc „Ares"

La 1 August ora 11 a sosit la Constanţa, vasul-şcoală a marinei greceşti „Ares" sub comanda d-lui Cpt. Comandor Pinotis. Are caracteristicele: Poate naviga cu vele şi maşini, construcţie franceză din 1927, 1870 tone, pescaj 4,5 m., lung 208 picioare lat 39.5 picioare, o maşină alternativă de 1000 H. P., care poate să-i imprime 10 noduri viteză, trei catarge (are trei vergi cu vele patrate, cel din pupa numai vele longitudinale — brigantină şi randă), echipaj 232 oameni — ofiţeri, elevi, maeştri, trupă. La bord e ambarcată şcoala navală grecească compusă din 41 elevi puntei, 28 elevi mecanici şi 50 elevi ai şcoalelor de maeştri.

Statul major cuprinde 24 ofiţeri.

La intrarea în port nava a salutat pământul cu 21 lovituri de tun la care au răspuns bateriile de uscat ale Marinei noastre.

In întâmpinare au fost trimişi Cpt. Martac Alex. şi Sublt. Petriman.

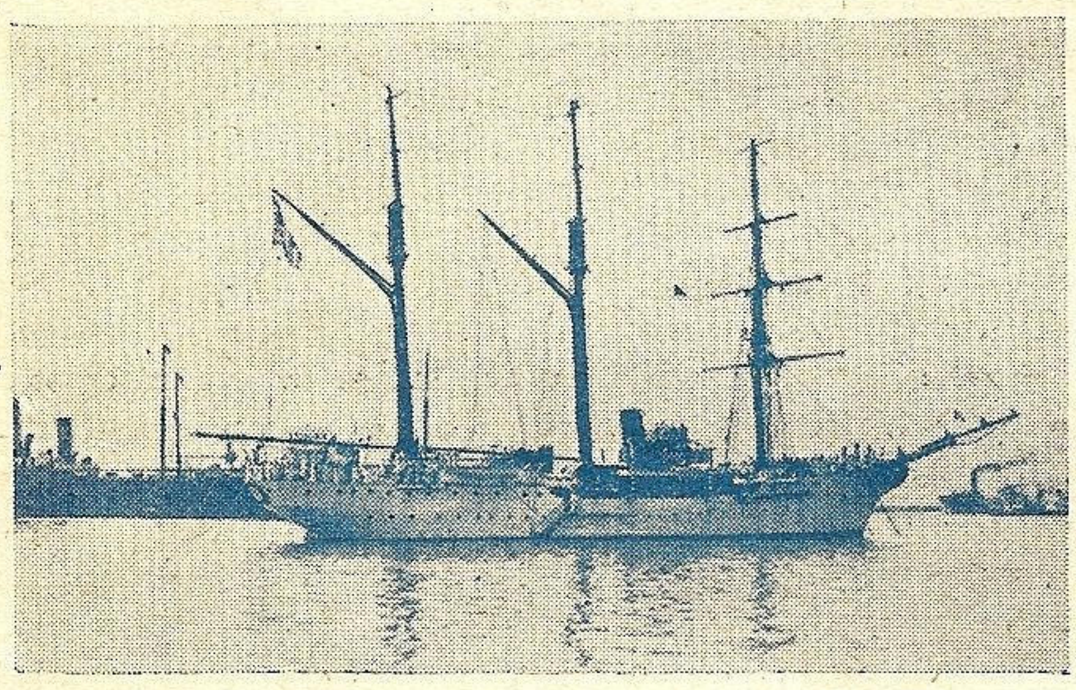


Foto Păsculescu-Constanţa

Nava-şcoală greacă „Ares"

După acostarea la cheu unde era aşteptat de întreaga colonie grecească, au urmat vizitele de rigoare ale comandantului la comandamentul Marinei noastre, Comandantul grupului de distrugătoare şi la autorităţile noastre.

Seara a avut loc un dineu oferit de d-l amiral Buchholtzer. A doua zi s'au schimbat vizite între ofiţerii noştri şi ofiţerii greci şi s'a dat un ceaiu dansant în cinstea oaspeţilor.

O delegaţie de ofiţeri greci însoţită de Locot. Popovici Horia a vizitat Capitala.

Până la 6 August când nava a plecat, a fost stabilit un program de vizite şi ceaiuri oferite reciproc de către ofiţerii greci, Silogul grecesc din Constanţa, ofiţerii români, etc.

Nava şi echipajul au lăsat o frumoasă impresie.

Lt. Ghezzo

Un nou vas românesc

In articolul *Un caz rar* din No. 5 anul II, al revistei noastre, am informat pe cititorii noştri că d-l *Farmacist Grozea* din Galaţi a cumpărat un vapor.

Vaporul a sosit în ţară la 30 Iunie venind cu încărcătură dela Anvers fiind înscris la căpităniа portului Galaţi.

Dăm mai jos datele acestui vapor botezat de către d-l Grozea cu numele de *Auratan.*

Construit în 1906 la Blyth, se numea înainte *Blairholm;* 1700 tone, 4.600 tone capacitate maximă de încărcare, lungime 95.4 m., lăţime 13.8 m., pescaj la maximă încărcătură 19.5 picioare (1 picior = 0.33 m.), pescaj gol 10 picioare, 2 căldări cilindrice cu flacăra întoarsă, o maşină cu triplă expansiune de 1100 H. P. ce dă o viteză de 8 noduri.

Vasul are post de T. F. S. de 0.25 kw. cu 500 mile bătae şi un echipaj de 23 oameni.

Comandant este d-l *Virgil Nedelcu* din rezerva Marinei Regale, iar mecanic-şef d-l *Gh. Wislovski.*

Dorim ca acest vas ce ne va purta pavilionul în atâtea porturi străine să aducă d-lui Grozea numai noroc şi să dea curaj şi altora.

Crucierea cuterului „Domniţa Ileana"

In ziua de 10 Iulie ora 10 a plecat din Constanţa spre Balcic în campanie de propagandă, cuterul *Domniţa Ileana* având la bord pe Căpt. I. Voinescu, Locot. Alexandrescu, Sublocot. Holban şi soldatul Eremia Cornus.

Cu un vânt potrivit au ajuns la 11 Iulie la Mangalia de unde au pornit în aceeaş zi spre Caliacra.

După dublarea capului Caliacra găsesc furtună şi sunt nevoiţi a se refugia la Cavarna.

La 12 Iulie pleacă spre Balcic unde ajung la 13 Iulie, şi unde stau până la 25 Iulie făcând eşiri dese în mare cu vizitatorii Balciculuі şi cucerind prin acestea noi iubitori de mare.

La 25 Iulie ora 24 cuterul a luat marea spre Constanţa sub comanda Căpt. Voinescu având la bord însă de data aceasta, afară de Sublt. Vasilescu V., pe d-nii Ing. Const. Edmond Rulleta şi avocat Pavelescu care pentru prima oară făceau o crucieră pe mare.

Vântul de Sud i-au dus până la Caliacra unde au găsit din nou mare rea şi vânt nefavorabil, care au pus la încercare pe noii marinari.

După 2 zile de drum cuterul a intrat în Constanţa.

Apreciem iniţiativa d-lui Căpt. Voinescu şi o recomandăm tuturor celor ce iubesc marea.

Avem puncte pe coasta noastră de un pitoresc incomparabil care vor încânta pe orcine, dar care sunt prea puţin cercetate.

Lt. Ghezzo

Din străinătate

GERMANIA.

☐ Bremen, şi-a bătut din nou recordul propriu, făcând dela farul Ambrose Chanal la d'gul din Cherbourg 4 zile, 16 ore, 51 minute, adică o viteză de 28.51 nod. (Italia Marinara No. 15).

☐ Numărul vaselor dezarmate au început să scadă. Astfel la 1 Iulie au fost 254 adică 946.228 tone faţă de 319 sau 1.008.575 tone situaţia la 1 Mai.

ST.-UNITE.

☐ Pentru prima dată s'a sărbătorit în America *Ziua Mării* instituită spre a face cunoscut poporului American progresul realizat în ultimul deceniu de către marina naţională (Italia Marinară No. 14).

☐ Dirijabilul *Macon* a fost afectat flotei.

☐ Guvernul St. Unite se spune că ar acorda 250 mil. dolari pentru construirea în 3 ani a 4 crucişetoare de 10.000 tone, 20 distrugătoare între 1500 şi 1850 tone, 2 portavioane de 20.000 tone, 4 submairine de 1500 tone şi 2 canoniere fluviale. Deasemeni 77 mil. dolari pentru modernizarea chiurasatelor . (Le Yacht No. 2630).

ANGLIA.

☐ *Navy League* a dus o campanie activă pentru sporirea flotei britanice rămasă î nurmă, după părerea ei, faţă de construcţiile Americei şi Japoniei.

Astfel se prevede că bugetul pe 1934 va ocaziona întocmirea un important program de construcţii care vor eşi de sub clauzele *tratatului din Londra* căci acest tratat nu priveşte decât navele ce se vor termina înainte de 31 Dec. 1936. (La Yacht No. 2630).

☐ Din programul pe 1930 crucişetorul *Achille* se va arma pentru probe abia în Octombrie, iar *Orion* şi *Neptun* în construcţie nu vor fi terminate decât în Februarie 1934.

Din programul pe 1931 s'a pus în construcţie la 26 Iunie la *Portsmouth* crucişetorul *Amphion* de 7000 tone.

Din programul pe 1932 construcţia crucişetorului *Apollo* a început la finele lui August. (Yacht No. 2630).

☐ Submarinul *Thames*, realizând 22.5 noduri viteză este socotit cel mai rapid din lume. (Yacht 2630).

☐ A fost scos la suprafaţă vestitul crucişetor german *Von der Tan.*

Aceasta, a fost ultima navă de mare tonaj scoasă, din escadra germană cufundată la *Scapa Flow*. Totalul vaselor scoase a fost de 32. (Le Yacht 2630).

☐ Ingrijată de construcţiunile şi de programele navale japoneze şi americane, Amiralitatea britanică a anunţat un program naval care va da probabil de gândit marinelor suszise şi va aduce guvernele respective la o nouă înţelegere internaţională S'au proectat: 25 crucişătoare, o serie anuală de cel puţin 15 distrugătoare şi o serie de submarine; echipajele vor fi sporite cu 10.000 oameni, creditele alocate materialului şi instrucţiei, mărite, manevrele vor fi intensificate şi hydroaviaţia va fi augmentată.

☐ Pentru prima oară s'a serbat *„The Maritime Day"*, ziuă consacrată propagandei pentru marina naţională.

FRANŢA.

☐ In urma stăruinţelor soc. de asigurare engleze, *Atlantique* a fost scos în bazin pentru 2 săptămâni spre cercetare şi pronunţarea verdictului. Va fi apoi remorcat la Saint Nazaire. După părerea experţilor englezi, nu ar fi necesar decât reconstrucţia operei moarte.

☐ Comandantul şi ofiţerii lui Atlantique au fost decoraţi pentru felul cum s'au comportat cu prilejul incendiului.

☐ Ultimele statistici dau 949.981 tone dezarmate (Italia Marinara No. 14).

☐ In şantierele Lorraine, depe Sena, s'a lansat o vedetă rapidă contra submarinelor, cu caracteristicile următoare: deplasament 22 tone, lungime 19.50 m., lărgime 4.20 m., pescaj 2.10 m., 2 motoare 2.000 HP. şi 48 noduri prevăzute. Ca armament: 2 tuburi L-T. axiale, în pupa; la probe, viteza a depăşit cu mult viteza cotractuală. Mai sunt în construcţie câteva vedete de acelaş tip.

JAPONIA.

☐ Noul program naval — 360 mil. yeni — eşalonat pe 4 ani cuprinde: 2 crucişetoare de 8500 tone, 33 noduri, 15 piese de 155 mm. în 5 turele triple, 127 mm. A. A.; 2 port avioane de 10.000 tone, 6 submarine cu 7500 tonaj. total. 1 paza mină de 5000 tone; 8 torpiloare; 8 escadrile de hidroavioane;

☐ *Port-Arthur* a fost făcut bază navală pentru escadra 2 Japoneză, pentru a se apăra interesele supuşilor Japonezi din Manciuria.

SPANIA.

☐ Fără de subvenţii societăţile se sbat în agonie. Astfel în 1932 soc. marit. spaniole au primit subvenţii dela Stat circa 60.000 000 pesetas.

In bugetul pe 1933 s'a prevăzut 72 mil. pesetas, ceeace revine la 56 pesetas de tonă.

Revista Revistelor

Uebersee, August. Articole de propagandă politică şi marinărească. Notăm articolul *„Fortificarea porturilor deschise franceze"* scris în urma manevrelor dintre flota franceză şi armata de uscat.

Rivista Nautica Italia Navale No. 11—12. Notăm: *Tarifele Canalului de Suez.* Tarifele ridicate silesc vasele să ocolească pe la Capul Speranţa spre a intra în Mediterana. Marchizul de Vogüé, preşedintele cons. de administraţie arătând că preţul mărfurilor e ridicat din cauza taxelor vamale şi a războiului monetar, speră că tarifele se vor micşora cu revenirea la starea economică normală.

Italia Marinara No. 13. *O traversare a Atlanticului cu o bilanceIă.* (Bilancela, este o imbarcaţiune puntată, de mărime mijlocie, având o velă latină şi întrebuinţată la cabotaj pe coastele Italiei, în special.). Voiajul din 1835 a unui patron de cabotaj de pe coasta Liguriei în Argentina în 58 zile.

Italia Marinara No. 14. Notăm *Raidul italian în Dardanele în 1912.*

Italia Marinara No. 15. Notăm articolul *Submarinul Nereide.*

Die Yacht. No. 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32: Dări de seamă a regatelor din Germania, planuri şi schiţe de ambarcaţiuni cu vele, de salvare, studii de motoare de yacht-uri, etc.

Italia Navale No. 11—12 anul XVII.

Revue de la Ligue Maritime Belge No. 7 an. XXXIII.

Poşta Informativă No. 124—125.

Yacht. No. 2627 Vol. 51. No. 2628 Vol. 51, No. 2629, Vol. 51 No. 2630.

Buletinul Uniunii Camerilor de Comerţ şi Industrie No. 7—8. Anul VIII.

România Aeriană No. 68—69. Anul VII.

Revista Geniului No. 8—9. Anul XVI.

Buletinul Bursei Bucureşti No. 7.

Educaţia Fizică No. 6. Anul X.

Revista de Higienă Socială No. 8 anul III.

Buletinul Porturilor No. 7 anul III.

Bibliografie

Oficiul Istoric al Marinei Italiene. — „Istoria cronologică şi documentată a războiului maritim italian 1915—1918; perioada Octombrie-Decembrie 1918".

— *Francesco Cozzo.* „Noţiuni de drept maritim". (Edit. Druette Genova) 3 lire.

Cronica sportului nautic

Macht=uri internaţionale

Reprez. Palestinei = Comb. L. N. R. Bucureşti (2=2)

Până în prezent, singurul match internaţional al anului a fost în ziua de 17 Aug. crt., între echipa reprezentativă a Palestinei şi Combinata Ligei Navale Române din Bucureşti.

Echipele reprezentative ale Palestinei şi Comb.-L. N. R.

Dezastrul unui scor ridicat a fost anihilat de eminentul portal *Art. Vogel* şi de neobositul *Paul Stroescu* în apărare. Cele două goaluri marcate de L. N. R., se datoresc temutului schouteur *Piciu*

Fischer, deschis la timp de *Szatmary,* un technicean desăvârşit. Spre sfârşitul matchului Liga Navală domină. Câteva cornere n'au putut fi transformate din cauza intervenţiei active a apărărei adverse. O lovitură de pedeapsă dela 4., acordată Românilor şi trasă de *Szatmary* puternic, este impetuos apărată de portarul Palestinian, de altfel cel mai bun om după teren.

După o luptă aprigă şi încordată, rezultatul rămâne nul.

Campionatele Regionale

Campionatele regionale Muntenia, disputate în zilele de 18 şi 19 August a. c., în bazinul de 50 m. din „Strandul Kiseleff", au avut un succes sportiv destul de apreciat, cunoscând posibilităţile de antrenament atât de restrânse.

Neavând piscină de iarnă, talentaţii noştrii înnotători nu se pot antrena mai mult de 2—3 luni pe an. Este uşor de observat că în tot restul anului, amatorii acestui sport, — pe cât de frumos, pe atât de util — sunt pătrunşi de o amorţeală care le distruge forma şi elanul. Astfel că, până ce binevoitoarele raze solare să dea alarma de reînviere a nataţiei, toate timpurile de înnot sunt din nou abandonate. Luat ca dela început, vitregul sport nautic îşi croeşte drum cu suspine şi chinuri, rămânând în urma rezultatelor din apus.

In zadar ne vom trudi să evidenţiăm imperioasa necesitate a construirei unui baz'n de iarnă pentru antrenamentul continuu al înnotătorilor noştrii, ceeace ar asigura forma constantă şi timpuri mult superioare celor bazate pe un antrenament aproape inexistent. Luni şi ani dearândul s'au umplut rubrici întregi prin toate z'arele de specialitate şi... piscina nu a apărut.

Formele înnotătorilor noştrii sunt în progres şi, cu toată apa puţin cam rece ,timpurile obţ'nute au fost destul de bune. S'au bătut trei recorduri naţionale şi câteva regionale.

Lista campionilor regionali

10 campionate regionale câştigate de L. N. R.

100 m. liber juniori : Tudor Neniţescu, T. C. R.
200 m. brasse seniori : C. Hârjescu, S. S.
400 m. liber seniori : A. Horaczek, T. C. R.
50 m. liber juniori : *J. Fischer, L. N. R.* şi Toth, C. F. R.
3×100 m. taf. mixtă : Sportul Studenţesc.
200 m. brasse juniori : *Piciu Fischer, L. N. R.*
800 m. liber seniori : A. Horaczek T. C. R.
100 m. liber dame : Marieta Prager, C. N. R.
100 m. liber fete : *Baby Wechsler, L. N. R.*
100 m. brasse dame : Maria Kassowitz, T. C. R.
100 m. brasse fete : *Jeanine Lempart, L. N. R.*
100 m. spate dame : *Coca Pimper, L. N. R.*
100 m. spate fete : *Suzy Cohn, L. N. R.*
4×50 m. cravol jun. : Sportul Studenţesc.
4×50 m. liber dame : *Liga Navală Română.*
Sărituri : Alex. Lascu.
100 m. spate juniori : Marius Margulies, T. C. R.
100 m. spate seniori : Robert di Conti, T. C. R.
400 m. liber juniori : Octav Vişan, S. S.
4×100 m. stafetă liberă : Tennis Club Român.
1500 m. liber seniori : Emano'l Florescu, S. S.
400 m. liber dame : *Baby Wechsler, L. N. R.*
100 m. liber seniori : Gaston Gerecz, T. C. R.
50 m. liber dame : Ada Litman, T. C. R.
50 m. liber fete : *Liduş Heim, L. N. R.*
100 m. brasse seniori : Hârjescu, S. S.
50 m. liber seniori : Gaston Gerecz, T. C. R.
3×50 staf. mixt. dame : *Liga Navală Română.*
4×200 staf. liberă : Tenn's Club Român.
5×50 m. stafetă liber seniori : Tennis Club Român.

Water-Pollo

Cu toate că la noi în ţară, *„Water-Pollo"* se practică numai de câţiva ani, *Federaţia Română de Nataţie* a primit, pe anul 1933, înscrierea a nouă echipe în campionatele regionale Muntenia. Matchurile s'au disputat în fiecare Sâmbătă d. m., începând dela 10 Iunie 1933, la *„Strandul Kiseleff".*

Chestiunea lipsei unei piscine de iarnă pentru antrenamentele necesare jucătorilor, îşi are din nou cuvântul.

Faţă de antrenamentele aproape imaginare, reduse numai în scurtul timp al verei, partidele au fost destul de frumoase şi atractive.

In comparaţie cu anii trecuţi, jocul de *„Water-Pollo"* înregistrează o evoluţie în plin progres. De sigur că acest sport este de domeniul technicei, rutinei şi inteligenţei. Fiecare situaţie din timpul disputei este o problemă şi practicianii trebuesc perfect pregătiţi. Cei mai buni înnotători nu sunt întotdeauna buni jucători de Pollo.

Matchurile susţinute anul trecut cu *„Universitatea", Cluj* şi *„M. T. K"*, Budapesta, au reuşit să ne înveţe multe lucruri frumoase şi utile. Ar fi de dorit ca asemenea întâlniri să se repete cât mai des.

Clasamentul în regionale :

1. Sportul Studenţesc ; 2. Poşta ; 3. C. F. R. ; 4. *Liga Navală Română :* 5. Nautic Club Rom. ; 6. Viforul-Dacia ; 7. Tennis Club Rom. ; 8. Olimpia ; 9. Macabi.

Campionatele regionale de salvare

Tot în ziua de 26 Aug. s'au ţinut şi Campionatele regionale de salvare, a căror clasament este următorul :

1. I. Eminger (Sp. St.) 1.22$^{5}/_{10}$; 2. Al. Satmary (C. F. R.) 1.26$^{5}/_{10}$; *3. A. Nadler (L. N. R.) 1.45.*

Campionatele interşcolare

Cu ocazia acestor campionate care au avut loc la 26 August în bazinul strandului Kiseleff L. N. R. a avut un nou succes căci majoritatea şcolarilor concurenţi care s'au clasat primii sunt membrii noştri.

Concursul de înnot Silistra-Călăraşi

La 27 Aug. au avut loc pe distanţa *Silistra-Călăraşi,* circa 8 km., concursuri de înnot la care au luat parte 26 concurenţi pentru cupa ziarului *„Dimineaţa".*

Cupa câştigată în al 3-lea an de către secţia de înnot de sub preşedinţia Lt. Ghezzo Ed. a clubului *Marina* din Constanţa, a revenit definitiv acestui club.

Primul clasat a fost *Dan Manolescu* din *Cercul atletic Ialomiţa.* Locurile următoare însă au fost ale *clubului Marina* prin *Vasilov Gr., Marinescu N., Mârşu* şi *P. Moşescu.*

Regretăm că în anul acesta nu a concurat şi *Spânu Teodor,* căpitanul echipei *„Marina"* campionul naţional al distanţei *Brăila-Reni* (42 km.) care ar fi adus echipei sale primul loc în acest concurs.

Deasemeni regretăm că lipsa de fonduri au oprit secţia nataţia a clubului „Marina" să ia parte la celelalte concursuri din Capitală unde ar fi înregistrat prin elementele de valoare ce le are, mari succese.

Campionatele Naţionale de Nataţie pe 1933

In zilele de 3, 4, 5 Sept. au avut loc la *Strandul Kiseleff* campionatele naţionale de nataţie, water-pollo şi sărituri, pe un timp ploios şi friguros.

Campionatele nu s'au bucurat de un public prea numeros, desigur din cauza timpului nefavorabil.

Forma generală a înnotătorilor a fost sub așteptări pentrucă nu s'au putut bate decât 9 recorduri naţionale și 8 regionale, restul timpurilor fiind în general inferioare celor anterioare, și aceasta trebue atribuită desigur timpului rece din așa zisa vară a acestui an care nu au permis înnotătorilor un antrenament serios.

Innotătorii ardeleni dotaţi cu antrenament de iarnă sub control de antrenori specializaţi și supuși unei discipline de club au fost net superiori Bucureștenilor.

Astfel, Bucureștenii nu au putut să se claseze primii decât în 9 probe, din care numai 2 au bătut recordul naţional.

Și la *Water Pollo* ardelenii au fost superiori nu numai în joc dar și în arbitraj pentrucă d-l *Giurgiu-Cluj* a dat adevărate lecţiuni de arbitraj.

Mulţi dintre favoriţi au deziluzionat, de ex. *Ziegler* care nu a bătut nici un record naţional (are poate scuza de a fi fost bolnav) după cum mulţi din cei la care nu ne așteptam a face timpuri-record au fost favoriţii zilelor. S'au relevat: *Hârjescu* (Sp. St.), *Horacek* (Sp. St.), *Lily Isac* (M. S. E.), *Jeanine Lempart* (L. N. R.), *Liduș Heim* (L. N. R.), *T. Berta* (C. S.), *D. Gherman* (T. C. R.).

Rezultatele technice ale campionatele naţionale

200 m. piept seniori: Daroci J. (M. S. E.) Tg. Mureș; 3'50" 8/10.

100 m. spate dame juniori: 1. Rado C. (M. S. F.) Tg. Mureș, 1'50".

50 m. liber juniori: PÜLLÖK (Ilsa) Tim. 30" 2/10.

100 m. piept seniori: Hârjescu (S. S.) Buc. 1'26" 6/10.

200 m. liber seniori: Ziegler Em. (U.) Cluj 2'47" 2/10.

100 m. liber dame seniori: Isac Lilly (M. S. E.) Tg. Mureș 1'25" 5/10.

100 m. spate juniori: Chielf V. (M. S. E.) Tg. M. 1'26" 2/10.

50 m. liber juniori dame: I. Saray S. (Ilsa) Tim. 39" 6/10.

400 m. liber seniori: Em. Ziegler (U.) Cluj 6'13" 8/10.

Salvare: B. EMMINGHER (S. S.) Buc. 1'10"8/10.

4×50 m. stafeta liber juniori: (C. F. R.) Tim. 2'21" 8/10.

4×50 m. stafeta dame juniori: (M. S. E.) Tg. M. 3'04" 2/10.

3×100 m. stafeta mixtă seniori: (S. S.) Buc. 4'03" 4/10.

50 m. liber dame seniori: LILLY USZAK (M. S. E.) Tg. M. 36" 8/10.

100 m. liber juniori: GR. PASCU RUSU (U.) 1'10" 4/10.

100 m. spate seniori: V. Chielf (M. S. E.) Tg. M. 1'24" 8/10.

200 m. piept seniori: V. Araniossy (U.) Cluj 3'14" 2/10.

4×50 m. stafeta liber juniori: (M. S. E.) Tg. M. 2'10" 4/10.

200 m. liber dame juniori: L. Naghi (M. S. E.) Tg. M. 3'44".

1500 m. liber seniori: Em. Ziegler (U.) Cluj 25'33" 7/10.

100 m. piept dame juniori: SATMARI EVA (M. S. E.) Tg. M. 1'46" 9/10.

400 liber juniori: O. Vișan (S. S.) 6'12" 8/10 rec. reg.

3×50 m. stafeta mixtă fete: (M. S. E.) Tg. M. 2'18" 7/109.

4×100 stafeta liber: (T. C. R.) Buc. 4'52".

4×50 m. stafeta dame: (M. S. E.) Tg. M. 2'44".

200 m. piept dame juniori: D. Gherman (T. C. R.) Buc. 3'14" 3/10.

100 m. spate dame seniori: Rado Clara (M. S. E.) Tg. M. 1'47" 1/10.

100 m. liber seniori: TITUS BERTA (Tg. M.) 1'08" 9/10.

100 m. liber dame juniori: SUSANE SALLAY (Ilsa) Timișoara, 1'32" 4/10.

200 m. liber juniori: BOHUMISKI (C. F. R.) Tim. 2'47" 6/10.

100 m. brasse dame juniori: SATMARY EVA (M. S. E.) Tg. M. 1'43" 6/10.

800 m. liber seniori: E. Ziegler (U.) Cluj 12'55" 3/10.

400 m. dame seniori: L. Naghi (M. S. E.) Tg. M. 7'59" 6/10.

3×100 m. stafetă mixtă juniori: T.C. R. Buc. 4'12" 4/10.

3×100 m. stafetă mixtă fete: C. S. Tg. M. 5'01" 2/10.

4×200 m. liber seniori: T. C. R. Buc. 11"54". Rec. Naţ.

Sărituri: ALEX. LASCU (Sp. St.) 129,26.

Probele scrise cu litere capitale, arată recordurile naţionale vechi ce au fost bătute în acest an.

Liga Navală Română s'a clasat în umătoarele probe:

100 m. spate dame juniore: 2. C. Pimper 1'51" 7/10.

50 m. liber juniori dame: 3. L. Heim 45" (record. reg.).

4×50 m. stafeta dame juniore: 2. 3'26" 6/10 (rec. reg.).

200 m. liber dame juniore: 2. Baby Wechsler 4'04" 4/10.

100 m. brasse dame juniore: 2. J. Lempart 1'49" 6/10 (rec. reg.).

3×50 m. stafetă mixtă dame: 2. L. N. R.

200 m. brasse dame juniori: 2. C. Pimper 3'25".

100 m. spate dame seniori: 2. C. Pimper 1'54".

100 m. piept dame juniori: 2. J. Lempart 1'47" 9/10 rec. reg.

400 m. dame seniori: 3. Baby Wechsler 8'54" 6/10.

3×10 stafetă mixtă fete: 2. L. N. R. 5'39" 3/10.

Următoarele recorduri regionale au fost bătute:

50 m. liber juniori: 4. Fischer I. (L.N.R.) 31"; *50 m. liber dame juniori:* 3. Lidus Heim (L.N.R.) 45"; *4×50 m. stafeta dame juniori:* 2. L.N..R. 3'26" 6/10; *1500 m. liber seniori:* 2. N. Papazolu (P. T. T.) 225'49" 3/10; *100 m. brasse dame juniori:* 2. J. Lempart (L.N.R.) 1'49" 6/1; *400 m. liberi juniori:* 1. O. Vișan (Sp. St.) 6'12" 8/10; *100 m. brasse dame juniori:* 2. J. Lempart (L.N.R.) 1'47" 9/10; *800 m. liber seniori:* 2. O. Vișan (Sp. St.) 13'10".

Water-Pollo

Cupa României a fost câștigată de *(C. S.)* Tg. Mureș.

(C. S.) Tg. Mureș—(P. T. T.) Buc., 4—1 (3-1); (Ilsa) Tim.—(C. F. R.) Buc., 6—1 (2-0); (C. S.) Tg. Mureș—(Ilsa) Tim. 4—0 (2-0).

MATCH AMICAL: *Ardeal-Muntenia* 4—3 (0-2). Au marcat pentru Ardeal: *Henselman* (2), *Müller* și *Pasca Rusu,* iar pentru Muntenia: *Florescu* și *Satmary* (2); arbitru d. *dr. Siligeanu.*

Formaţiile. ARDEAL: Sighiarto, Zoltan, Müller, Henselman, Ravass, Bencer, Pasca Rusu. (Henselman și Ravas din Budapesta). MUNTENIA: A. Vogel (L.N.R.), Eminger (S. S.), Mărgărit (P.T.T.), Satmary (C.F.R.), Florescu (S.S), Fischer (L.N.R.), Papazolu (P.T.T.).

Adunarea generală F. R. N.

In ziua de 4 Sept. a avut loc adunarea generală a *Federaţiei de Natație,* sub prezidenţia d-lui *Mihail Savu,* care într'o scurtă cuvântare spune că primul gând trebue să se îndrepte către M. S. REGELE CAROL II, protectorul sportului românesc, căruia i se trimite o telegramă.

D-l *Dr. A. I. Siligeanu* citește darea de seamă a activităţii pe anul în curs.

D-l *Mircea Iconomu* citește raportul financiar.

S'a procedat apoi la alegerea noului comitet. Au fost aleși d-nii: *M. Savu, M. Condrus, Ing. Coniaty, Gh. Giurgiu, Dr. Naschitz, Dr. Siligeanu, Dr. M. Balș, M. Iconomu, C. Leoveanu, J. Del. Vechio, Em. Florescu, Catina, Ing. Diaconescu, Krack, P Kroner, Canella, Paraschivescu* și *Pomârleanu.*

Comisia de judecată: *M. Condrus, D. Rotaru, Dr. Siligeanu.*

Supleanţi: *Buzoianu* și *D. Danielopol.*

Comisia sanitară: *Dr. Georgescu, Dr. Garoiu, Dr. Balș.*

Comisia financiară: *M. Iconomu, Al. Bocu* și *J. Mărgărit.*

AL. BOCU

Marca distinctivă a Ligei

In conformitate cu art. 66 din statute, s'a stabilit marca dinstinctivă a Ligei așa cum se vede pe copertă. Pavilioanele au și fost comandate și se vor putea procura dela L. N. R. îndată ce vor sosi.

Ele se pot arbora la sediul centralei, la acela al secţiunilor, iar

membrii ligei la îmbarcaţiunile care le aparţin, precum şi la locuinţele respective.

ŞI TROFEUL LIGEI.

Conform art. 67 fiecare membru are dreptul să poarte insigna, al cărei cost este de 60 lei.

Trofeul ligei, care se poartă la şapcă s'a stabilit conform modelului alăturat. Membrii juniori au dreptul la beretă sau bască cu insigna ligei.

Redacţionale

Locot. Ghezzo. Mulţumim pentru informaţiunile trimese, cu toate multiplele dvs. ocupaţiuni. „Ancora din Balcic" mai trebue furbişată.

Locot. Tobescu. Studiul foarte interesant, dar părtinitor. Aţi scăpat din vedere doi duşmani ai porturilor fluviale: bara dela Sulina şi gheţurile. Se va publica cu mici retuşări, ca să nu nedreptăţim Constanţa.

Cap. Sandovici. Se va cere avizul marinei militare.

Piaţa Navlurilor

In urma măsurilor şi metodelor preconizate de America de a ridica preţurile cerealelor, s'a sperat că anul acesta preţurile vor fi ceva mai bune. Speranţele sunt însă dezamăgite. Preţurile cerealelor au scăzut enorm, şi au atins cel mai mic nivel de până acuma, şi această lovitură pentru cerealele noastre este nu numai materială dar şi morală, căci pe lângă preţuri mici mai avem o acalmie persistentă din străinătate destul de pronunţată, care contribue să fim mai mult în plin sezon mort decât în începutul unei luni care altă dată era în plină activitate. Navlurile cerealelor graţie înţelegerei făcute între agenţi maritimi, sunt susţinute, dar ce folos că cererile sunt prea puţine.

Navlurile la Brăila sunt:
Antwerp Rotterdam 10/3—10/6.
Hamburg 11/—
Porturile engleze 12/3—12/6.
Marsilia fcs. 38.
Adriatica Lit. 31—32.

In Dunărea sunt vr'o 30 vapoare sub încărcare.

Cherestea. Incărcări prea puţine şi cereri din străinătate limitate. Navlurile sunt următoare: Grecia l. sterl. 6 pro vagon. Alexandria l. sterl. 5.10. Algier-Oran l. sterl. 7.10. Syria 5.15—6.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.
PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE PE 1933

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% „ 50% „ „
N. F. R.: 25% „ 50% „ „

BASINURI ŞI LACURI

LIDO, *Bulevardul Brătianu*: **40%**
CIŞMIGIU, 25% pentru bărci

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand*: **10%**
UNION *Str. Ar. Briand, 6,* **10%**

RESTAURANTE, BERĂRII

MONTE CARLO Cişmigiu 15 %
RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* **10%**
HALA DE BERE N. POPIŞTEANU, *Poincare 30,* **10%**

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25,* **10%**

FARMACII

FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5* **5% specialităţi 25% reţete medic.**

MATERIALE ELECTRICE

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* **10%**

CROITORI

H. AUSLÄNDER *Regală 14,* **10%**

MAGAZINE

„PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* **10%**
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdnn, 41,* **5%**

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8,* **10%**

CONSTANŢA

FOTOGRAFI

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare,* **10%**

IAŞI

HOTELURI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramlău şi C. Apostolide *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* **20%**

Membrii trebue să prezinte carnetele vizate pe 1933. — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N. R.

INFORMAŢIUNI DE LA S. M. R.

Preţurile tarifare ale biletelor de „clasa unică" sunt valabile pentru cabinele punţei inferioare. Pentru cabinele situate pe puntea superioară; se va percepe o suprataxă de 10% şi pentru cabinele de lux, o suprataxă de 20% asupra preţurilor tarifare.

In preţurile biletelor de clasă unică ale vapoarelor ALBA IULIA, SUCEAVA şi ARDEAL, se cuprinde şi hrana.

Preţul biletelor „punte" nu cuprinde hrana care poate fi procurată în schimbul sumei de lei 120 (18 fr. frs.) pe zi. Călătorii de punte, pot obţine un pat, plătind un supliment de 50% asupra preţului tarifar.

Taxele de îmbarcare şi debarcare nu sunt cuprinse în preţurile tarifare şi trebuesc plătite separat la emiterea biletelor. Hrana nu este servită la vapor în timpul escalei vaporului la Marsilia (cap de linie).

Copii între 4 şi 10 ani plătesc 50% din preţul biletului şi acei între 10 şi 15 ani 75% din acelaş preţ. Un singur copil sub 4 ani călătoreşte gratuit; următorii plătesc 25% din preţul tarifar.

Familiile compuse din 3 membrii, se bucură de o reducere de 10%; familiile compuse din 4 membrii, de o reducere de 15% şi familiile compuse dela 5—10 persoane, de o reducere de 20% asupra preţului tarifar.

Artiştii şi voiajorii de comerţ, se bucură de o reducere de 30% asupra pasajului propriu zis (exclusiv hrana).

Turiştii în grupuri de cel puţin 5 persoane, se bucură de reduceri speciale. Călătorii cari cumpără bilete de dus şi de întors, se bucură de o reducere de 30% asupra preţului voiajului de întors.

Copii, cari cumpără bilete de dus şi de întors, se bucură de o reducere 10% peste reducerea de copil menţionată mai sus.

Familiile, compuse din 3 membrii cari cumpără bilete de dus şi întors se bucură de o reducere de 40%, asupra preţului voiajului de întoarcere. Dacă familiile sunt compuse din 4 membrii sau mai mult ,ele beneficiază de o reducere de 50%.

Valabilitatea biletului de întoarcere este de 90 zile dela data emisiunei biletului.

Persoanele cari cumpără bilete circulare: Constan-Marsilia-Constanţa, Istanbul-Marsilia-Istanbul şi Pireu-Marsilia-Pireu, beneficiază de o reducere de 40% asupra preţului tarifului de întoarece, dacă nu întrerup călătoria.

Călătorii trebuiesc să-şi facă vizele necesare pentru intrare în ţările de destinaţie, fără de care nu sunt admişi pe vapoare.

Revizuirea bagajelor are loc atât la sosirea în portul de destinaţie, cât şi la plecarea călătorilor. Călătorii sunt obligaţi să prezinte organelor vamale bagajele de mână şi cuferile pentru revizie.

Preţul biletelor sunt supuse ca de obicei variaţiunilor, fără a fi nevoie de aviz prealabil.

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU MAI PUŢINE CHELTUELI

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

SOCIETATEA ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE

S. R. D.

AVIZ

Se aduce la cunoştinţa Onor. Publicului călător, că ITINERARIUL vapoarelor de pasageri al Soc. S. R. D. în vigoare dela data de 28 MAI 1932, a fost astfel întocmit pentru ca să stabilească o

Legătură directă între C. F. R. şi vapoarele S. R. D.

şi anume:

1) Plecare din Bucureşti cu trenul acc. No. 65 la ora 13^{40} şi sosire la Galaţi la ora 19^{10} de unde vapoarele S. R. D. pleacă la ora 21^{15} spre Tulcea-Ismail-Chilia Nouă-Vâlcov.

2) La înapoere, vapoarele S. R. D. sosesc dela Vâlcov - Chilia Nouă-Ismail şi Tulcea, la Galaţi, la ora 4 dimineaţa având legătură cu trenul acc. No. 76 care pleacă la ora 5 şi soseşte la Bucureşti la ora 9^{40}.

Vapoarele soc. S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant de primul rang.

DIRECŢIUNEA

„POMPIER"

CEL MAI BUN APARAT DE STINS INCENDII

Unicul Birou de vânzare

BUCUREŞTI

Str. Carol I No. 24 – Telef. 3.2401

INSTITUT DE ARTE GRAFICE E. MARVAN
BULEVARDUL PRINCIPELE MIRCEA 10, BUCUREŞTI VI

Preţul Lei 25.–

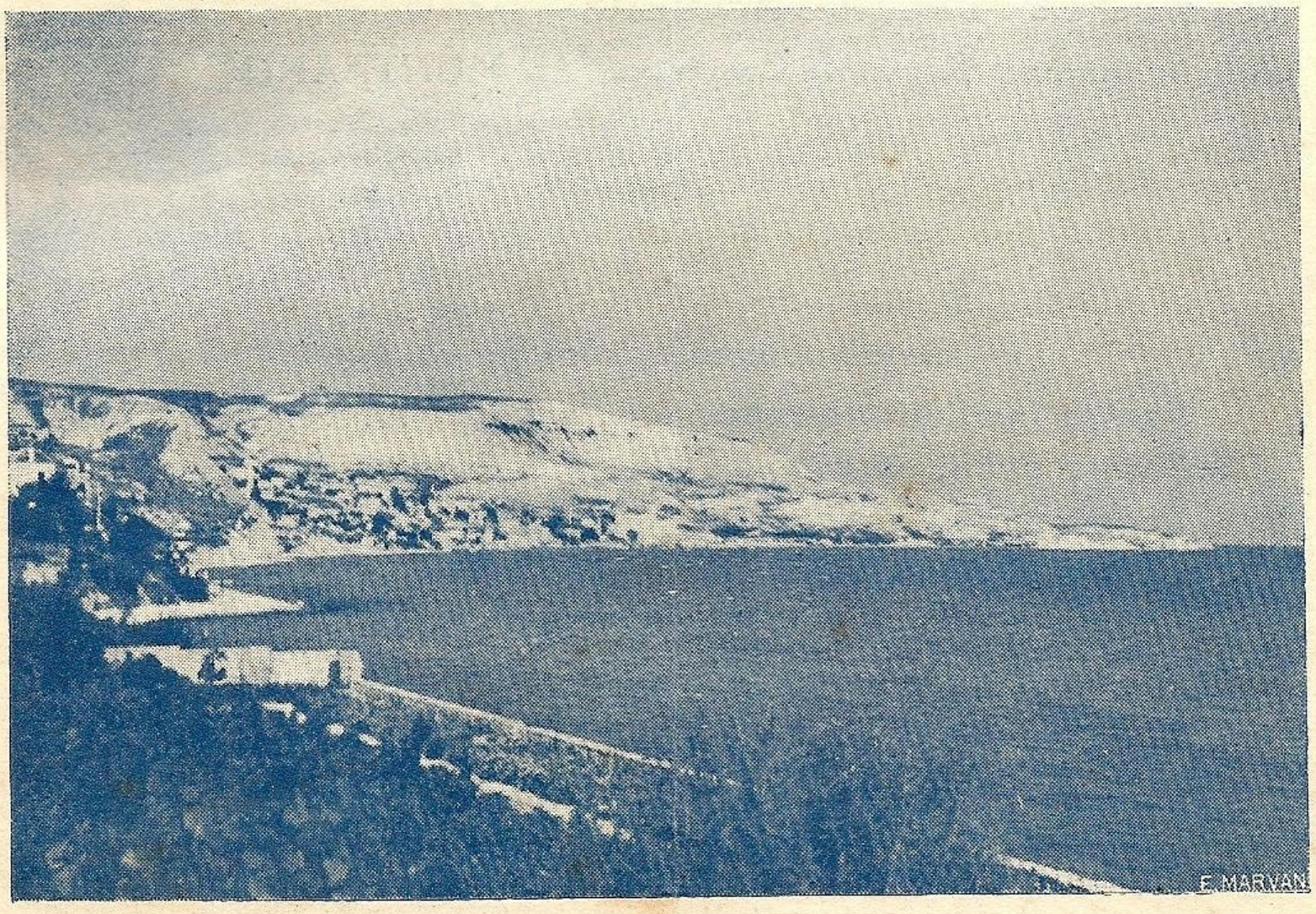
LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ
Filiala Constanța
BIBLIOTECĂ
Nr. C.1

ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ

REVISTA **LIGEI NAVALE ROMANE** PENTRU PROPAGANDA,
ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Anul II, No. 10 **Octombrie 1933**

Cuprinde articole, informatii și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice.



Balcicul şi Coasta de Argint

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă...“

(M. COGALNICEANU)

CUPRINSUL:

Criza transporturilor maritime şi Conferinţa dela Londra . . . . . Nostromo
Poliţia porturilor şi a navigaţiei . . . . . G. Georgescu
Vocabular marinăresc . . . . . L. N. R.
Transporturile militare pe cursurile navigabile . . . . . Lt. C=dor N. Bardescu
Regimul juridic al mării teritoriale . Lt. Trandafirescu Eug.
O poveste marinărească, pe care trebuia s'o scrie altcineva... . . . . . Mihail Negru
Memoriu de război şi revoluţie . . . . Cpt. (R) Zagoreanski K.
Cronica: Ghiaţa salvatoare, O utilă experienţă aluvionară, Marinari pompieri, Apărători Hidrostatice, Un plan de raţionalizare a navigaţiei balcanice, Un nou cod internaţional de semnale, Săptămâna maritimă în Anglia, George Leygues.
Informaţii — Noutăţi, Recenzii, Piaţa Navlurilor, Bibliografie, Redacţionale, Reclame, etc.

Redactorul Comandor (R) A. NEGULESCU (Delamare)
Secretarul Lt. MIRCEA THEOHARI
Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

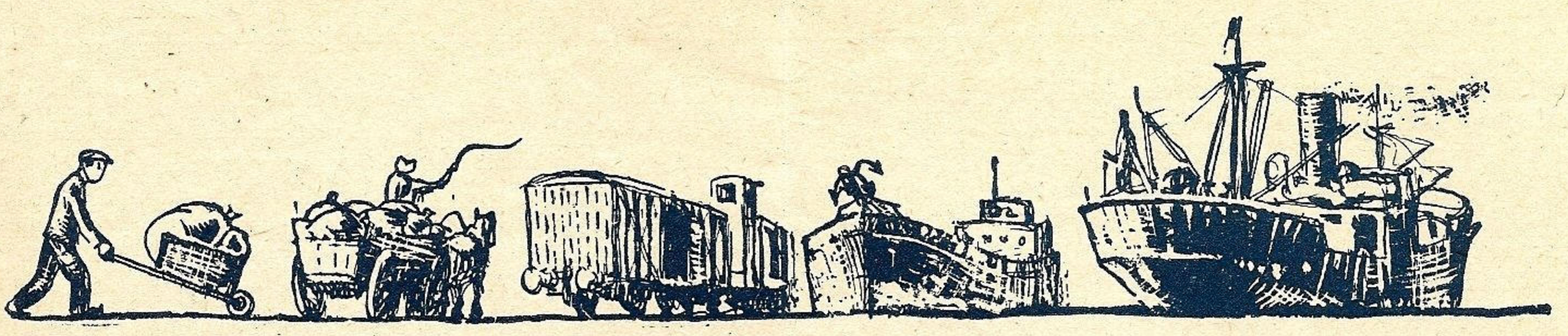
Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 800
Pentru şcoli, căzărmi . . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . „ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării . . . . . „ 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc de drept revista, în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei.

La cel puţin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.
Pentru străinătate preţul dublu.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)
Telefon 367/98
BUCUREŞTI



Criza transporturilor maritime şi Conferinţa dela Londra

de NOSTROMO

Criza economică, care a desechilibrat schimburile mondiale, a cuprins aproape toate ţările lumii şi a atins toate ramurile de activitate. Paleativele încercate ori propuse în atâtea ţări, fie de guvernanţi, fie de economişti ori de industriaşi, nu au avut nici o influenţă asupra coborârei către minimum curbei crizei ci au dovedit că răul nu se poate frâna şi că el are un caracter de universalitate. S'a văzut că pentru înlăturarea crizei, nu se mai pot aplica doctoriile prescrise de economiştii-medici dinainte de 1914, ci trebuesc căutate noi formule, pe cari să se bazeze refacerea (sau organizarea) economiei prezente, ţinând seama de învăţămintele războiului şi de prefacerile ce el le-a adus în toate domeniile. De curând, la Conferinţa Economică Mondială, ce s'a ţinut în Iunie—Iulie la Londra, s'a încercat să se discute, în ansamblul lor, cauzele crizei şi să i se încerce poate, remedierea efectelor ei ; la o conferinţă, la care participau aproape toate ţările globului, aducând fiecare egoismele şi interesele ei proprii, a fost fatal ca opera pozitivă să fie nulă. Conferinţa s'a *separat,* urmând să se reîntrunească în toamna aceasta !

Industria transporturilor maritime, a fost una din primele atinse de criză şi cu atât mai grav, cu cât la efectele acesteia, se adăogau şi consecinţe ale războiului, speciale navigaţiei comerciale. Situaţia transporturilor maritime, este actualmente de aşa natură, încât s'ar putea spune, fără prea mare exagerare, că o parte din armatori se ruinează prin exploatarea vaselor, pe când cealaltă parte se mulţumeşte cu un profit deabea remuneratoriu, şi încă acesta este datorită, în foarte multe cazuri, ajutorului direct, ce multe State îl dau flotelor lor comerciale. Natural că la Londra s'a *abordat* şi chestiunea crizei transporturilor maritime, dar abordajul nu a fost grav ! După interminabile discuţiuni, şi după moţiuni concludente, delegaţiunile s'au separat, fără măcar a dărui interesaţilor un *plan !*

Pentru a înţelege situaţia actuală, diversele probleme ce se pun, precum şi discuţiunile dela Londra, vom expune succint şi în linii generale, evoluţia transporturilor maritime, începând din preziua războiului până în prezent.

In 1914, navigaţia comercială, atinsese punctul culminant al evoluţiei, pe care o începuse dela înlocuirea navigaţiei cu vele, prin navigaţie cu aburi ; tonajul mondial — 45.000.000 de tone—corespundea aproximativ cu nevoile internaţionale de transport, ceeace se traducea printr'o concordanţă între navluri şi cheltuelile de exploatare, şi acestea din urmă permiteau un beneficiu remuneratoriu al investiţiunilor efectuate. Perfecţionările ce surveneau în technica construcţiunilor navale (corpul vasului, înlocuirea maşinilor alternative prin turbine, perfecţionarea amenajamentelor interioare, etc.) urmau un ritm potrivit, care îngăduia armatorilor să-şi modernizeze ori să-şi înlocuiască vasele, în aşa fel încât exploatarea lor să continue a fi excedentară, iar amortizările efectuate la timp. Statele nu interveneau decât foarte puţin în organizarea comercială a transporturilor maritime, şi în nici un caz nu căutau să schimbe sensibil poziţia internaţională a tonajului naţional. Protecţionismul — cuvânt care azi este atât de „en vogue" — era deabea vizibil, şi era justificat prin nevoi imediate ale Statelor : încurajarea pavilionului naţional, prestigiul naţional, etc., (făceau parte din această categorie, *primele poştale,* pentru transportarea corespondenţei). Era cu alte cuvinte mai mult *defensiv.*

Inceperea luptei pentru viteză—în special în Atlanticul de Nord—a condus Statele să acorde armatorilor naţionali, ajutoare pentru a le permite să suporte concurenţa străină, construind vase de tonaj mereu mai mare, din cauza sporirei puterei maşinilor, a perfecţionărei instalaţiunilor, etc. ; aceste *prime de construcţie* mai aveau şi scopul de a da posibilitatea de dezvoltare industriei construcţiunilor navale, ce fiecare putere maritimă, căuta să o aibă cât mai bine organizată. In aceeaş ordine de idei, exploatarea dificilă a liniilor de viteză şi concurenţa între diversele linii, au necesitat ajutoare guvernamentale pentru exploatare : *prime de parcurs* (pentru fiecare milă străbătută) şi *prime de transport* (în raport cu tonajul ori cu pasagerii transportaţi).

Aceasta era forma cea mai vizibilă a protecţionismului puterilor maritime, dar pe lângă aceste forme principale ale asistenţei de stat, mai existau şi altele secundare :

a) Prime de construcţie pentru vasele construite cu respectarea a diverse indicaţiuni ale Amiralităţei, în special vase de viteză, menite a fi transformate în crucişătoare auxiliare într'un eventual război.

b) Subsidii pentru liniile create după sugestia Statului, de obicei linii neproductive comercialmente, dar necesare acestuia, de exemplu între metropolă şi o colonie nedezvoltată încă.

c) O încurajare ascunsă a iniţiativei particulare cum era cazul Flotei Voluntare Ruse, care deşi creată nominal de particulari, devenea automat în caz de război, auxiliara Flotei Imperiale.

d) Nevoia de a crea o marină, în special pentru ţările puţin dezvoltate economiceşte ; iniţiativa particulară nemanifestându-se, Statul crea ca servicii publice linii de navigaţie : Lloyd Brasileiro, Serviciul Maritim Român, etc.

e) Rezervarea cabotajului pentru pavilionul naţional, etc. Vasele cari nu deserveau o linie regulată — cari nu aveau itinerarii stabilite, pe cari să le respecte — aşa zisele *tramps* (vagabonde), nu primeau ajutoare, decât poate — şi în practică foarte rar, cele dela § a.

Războiul mondial rupe, chiar dela izbucnirea lui, echilibrul între tonajul existent şi nevoile de transport ; beligeranţii aveau câmpurile nelucrate şi uzinele dezorganizate, atât din cauză că populaţia în stare de a purta armele era pe fronturi cât şi din cauza ocupaţiei inamice şi a necesităţei sporirei fabricaţiei de război ; ţările în război fiind nevoite să importe din străinătate ceeace le lipsea, transporturile de armament şi subsistenţe, absorb din ce în ce un tonaj mereu crescând. La acest aspect economic al războiului, se mai adaogă şi acţiuni specifice războiului maritim, cari contribue şi ele în mare măsură, la provocarea unei crize de tonaj. Vom reda cronologic aceste fapte, urmând apoi a expune consecinţele.

a) Prima consecinţă a declarărei războiului, a fost sechestrarea vaselor comerciale ale beligeranţilor, aflate în porturile adversarilor.

b) Curând după declararea războiului, majoritatea marilor paqueboturi rapide, sunt transformate în crucişătoare auxiliare, fiind astfel îndepărtate dela menirea lor de transporturi.

c) Aproape concomitent, începe războiul contra vaselor comerciale inamice (impropiu denumit război de cursă), acţiune dusă paralel de crucişătoare auxiliare şi de vase de război ; aceşti „corsari" moderni au stânjenit considerabil navigaţia în regiunile în cari au operat, atât prin distrugerile efectuate cât şi prin îngrijorarea cauzată.

d) Blocarea reciprocă a coastelor beligeranţilor, ceeace înseamnă interdicţia de a face comerţ cu ei.

e) Declararea de zone de război (ori zone interzise) şi semănarea de mine submarine pe regiuni întinse (cam întreaga Mare a Nordului), cari produc pierderi enorme, atât navigaţiei comerciale a beligeranţilor cât şi a neutrilor.

f) Inceperea acţiunei submarine contra vaselor de comerţ (20 Octombrie 1914) acţiune care, neîntâlnită încă în războaele maritime, avea să distrugă un considerabil tonaj neutru şi beligerant, în special începând dela 1 Februarie 1917.

g) Abaterea din drum a vaselor de comerţ, fie pentru a fi aduse în porturi şi vizitate, fie pentru a le călăuzi în zonele periculoase.

h) Rechiziţionarea de către beligeranţi de vase comerciale neutre, pentru a remedia penuria de tonaj, produsă de mine şi submarine (la 3 Decembrie 1916, se creiază un Birou Interaliat, pentru utilizarea navigaţiei neutre).

i) Contingentarea comerţului neutrilor (în practică a acelor neutri limitrofi cu Puterile Centrale), adică limitarea exportului beligerant de alimente şi materii prime către aceşti neutri, la quantumul antebelic.

Consecinţele imediate ale acestor câteva fapte, sunt :

a) Scăderea tonajului utilizabil, beligerant şi neutru, atât din cauza enormelor distrugeri cât şi din cauza restricţiunilor deja expuse ; la sfârşitul războiului, tonajul pierdut, din diverse cauze, se ridica la 12.736.841 tone.

b) Ridicarea navlurilor, datorită diminuărei tonajului şi creşterei riscurilor de navigaţie.

c) Datorită atât riscurilor de navigaţie (mine etc.) cât şi a celor de transport (muniţii, etc.), asigurările cresc în aşa grad, încât unele State se văd nevoite sau să creeze ele însăşi societăţi de asigurare ori reasigurare, sau să contribue la asigurări.

d) Dezorganizarea şantierelor navale, cari nu puteau satisface, şi nevoile marinelor de război, şi trebuinţele marinelor comerciale, pentru înlocuirea tonajului distrus.

c) Crearea de noi şantiere de construcţiuni şi mărirea capacităţei de producţie a celor existente, în special începând din 1917, odată cu înăsprirea războiului submarin.

f) Ridicarea costului de construcţie, urmând scumpirea materiilor prime, rărirea mâinei de lucru etc.

g) Ridicarea costului de exploatare a vaselor.

h) Perfecţionărei continue şi noilor sisteme de construcţii, ivite atât din cauza nevoilor războiului, cât şi din cauza apariţiei de noi procedee ori materiale (adoptarea arderei de combustibil lichid, noua sistematizare a compartimentaiului, reapariţia construcţiilor de lemn (în U. S. A.) cu toate că era vorba de vapoare şi nu de veliere).

Incetarea războiului şi încheerea păcei, au marcat un moment de reculegere, necesitat de refacerea materialului pierdut, de reorganizarea vieţei economice, şi de adaptarea la noile sisteme economice rezultate din prefacerile aduse de război.

In ce priveşte transporturile maritime, ele începuseră să sufere din cauza depăşirei raportului între tonajul existent şi nevoile de transport, depăşire datorită :

a) Inlocuirei tonajului pierdut.

b) Modernizărei flotelor comerciale.

c) Dobândirei de vase inamice (Anglia, U. S. A. etc.) prin tratatele de pace.

d) Continuărei construcţiilor navale, într'un ritm nepotrivit cu cererile de transport.

In acelaş timp, generalizarea uzajului combustibilului lichid şi mai cu seamă adaptarea propulsiunei prin motoare cu combustiune internă, provoacă o activare a construcţiunilor navale.

Ia vara 1929, izbucneşte în Statele Unite, printr'o serie de răsunătoare krakuri bancare, o criză economică, a cărei amploare întrece pe aceea a crizelor precedente ; în materia ce studiem, înţelegerea repercusiunilor crizei nu ar putea fi avută decât referindu-ne şi la ansamblul economic al originei sale.

Nu vom înşira toate cauzele crizei ; ar fi inutil ; ne vom mărgini însă a expune pe scurt faptele cari au făcut ca criza, *existând în stare latentă încă din timpul războiului,* să atingă atât de grav transporturile maritime.

a) Imposibilitatea pentru beligeranţi de a-şi cultiva solul, din cauzele deja văzute, face pe unele ţări, unde efectele războiului nu se resimţeau (şi în special U. S. A., Australia, Canada şi Argentina) să-şi dezvolte considerabil producţia agricolă, fie defrişând. fie sporind suprafeţele existente şi intensificând cultura. Războiul sfârşit şi ţările atinse de război începând a-şi reorganiza producţia lor agricolă, toate Statele cu producţia crescută în timpul războiului, rămân cu un excedent asupra trebuinţelor exportului lor normal ; acest fapt produce o supra-abundenţă de produse agricole pe pieţele internaţionale, atrăgând scăderea valoarei acestor produse.

b) Acelaş procesus, cu aceleaşi efecte, se observă şi în producţia materiilor prime, a produselor manufacturate etc., mai cu seamă că după încetarea războiului, multe industrii de război s'au transformat în industrii de pace (Krupp de ex.).

c) Războiul a arătat cât de gravă este, în caz de război, situaţia unei ţări, depinzând economiceşte de străinătate, în special prin exemplul Germaniei, care blocată de aliaţi, a fost silită să-şi restrângă sever consumaţia. Inţelegem acum dece ţări eminamente industriale ca Anglia, Germania, Franţa şi Italia, caută să-şi încurajeze agricultura punând taxe vamale pe produsele agricole străine, contribuind astfel la menţinerea unui preţ ridicat pe piaţa internă pentru produsele agricole naţionale. Ori, ţările agricole neputându-şi vinde principalele lor produse, le va fi imposibil să cumpere fabricatele ţărilor industriale, şi concluzia logică este că şi ele vor căuta să-şi creeze o industrie, care va fi apărată în acelaş mod, prin taxe vamale ridicate asupra produselor manufacturate străine.

d) Dificultatea, pentru ţările industriale de a-şi plasa producţia lor, fac ca multe întreprinderi să fie nevoite să-şi restrângă ori să-şi sisteze fabricaţia, închizând uzine şi licenţiând lucrători, creiând *şomajul,* care mai e alimentat şi de excesiva raţionalizare aplicată după război în toate domeniile. Lucrătorii şomeuri, nemai câştigând, capacitatea lor de consumaţie va scădea până la pauperizare, şi nici ei nu vor putea cumpăra subsistenţe şi produse manufacturate decât un minimum mizerabil. Pe de altă parte, o similară scădere a puterei de consumaţie, se observă şi în ţările agricole, unde agricultorii cari nu-şi pot vinde produsele se restrâng şi ei, cumpărând cât mai puţine produse importate.

e) Pentru a-şi organiza debuşeuri, unele State se gândesc la sistemul pieţei imperiale (e vorba de puterile coloniale), şi Anglia, prin acordurile dela Ottawa, a realizat o piaţă imperială împreună cu Dominioanele sale. Franţa, al cărei comerţ se face în proporţie de 44% cu coloniile sale, se îndreaptă azi, în aceeaş direcţie. Această piaţă are, ca prim mijloc de realizare, tot arma vamală : taxele pe produsele străine.

f) Depresiunea monetară, la care se adaogă sarcinele datoriei publice, ce există în mai toate ţările atinse de război, cauzează monedei naţionale o depreciere, care pe deoparte provoacă perturbaţiuni economice interne, iar pe de altă parte contribue la scăderea puterei de cumpărare internaţională a monedei.

(Va urma)

POLIŢIA PORTURILOR ŞI A NAVIGAŢIUNEI

(urmare din No. 9)

II.

de GEORGESCU C. GEORGE
Căpitanul Portului Moldova-Veche

Poliţia porturilor şi a navigaţiunii are de scop a veghia la menţinerea ordinei publice, în calitate de organ al Ministerului public, la tot ce se raportă la apele teritoriale navigabile şi malurile lor cu porţiunea limitelor porturilor.

Pentru aceasta, poliţia navigaţiei şi porturilor trebue să aibă o organizaţie similară poliţiei uscatului, adică: personal administrativ de birou, personal de supraveghere şi forţa armată la care s'ar adăoga şi vase de poliţie.

In jandarmeria rurală, jandarmul le întruneşte pe toate, fiind şi un corp militarizat.

In poliţia urbană, personalul administrativ de birou ce face şi poliţia judiciară şi administrativă are ca organ de supraveghere şi forţă armată, corpul gardienilor publici.

Regulamentul poliţiei porturilor în vigoare, de acuma 53 de ani, ce întregeşte legea de organizare a Marinei Militare, arată că căpităniile de porturi, au în seama lor după importanţa portului, unităţi din Marina Militară cu personal şi vase pentru a ajuta personalul însărcinat cu poliţia.

Odată cu trecerea căpităniilor de porturi la Ministerul Lucrărilor Publice şi a organizărei pazei frontierei cu grăniceri în 1906, căpităniile de porturi au concursul armat, al Grănicerilor din Ministerul de Finanţe, la cerere şi după trebuinţă, (al. d. din art. 27 din regulamentul legii de grăniceri din 1915).

Apele navigabile teritoriale româneşti formează şi graniţa ţării şi am avea: poliţia porturilor regie autonomă, poliţia paşapoartelor din Ministerul de Interne, vama din Ministerul de Finanţe, paza graniţei cu corpul grănicerilor.

Pentru susţinerea acestor servicii, Poliţia porturilor şi a navigaţiei, vama şi poliţia pescuitului ar avea nevoe de vase şi personal de supraveghere.

Nu ar fi mai bine ca tot acest ansamblu de autorităţi cu caracter de poliţie de frontieră şi apă — la acelaş stăpân, statul, — adică pe acelaş teritoriu de jurisdicţie, să fie unitar?

Fiecare administraţie să-şi aibă funcţionarii săi administrativi ce va depinde fiecare de ministerul său şi poliţia de supraveghere în general să o facă un corp special, unitar.

Pentru paza malurilor apelor navigabile, corpul grănicerilor să aibă un regiment grăniceresc de marină, cu personal şi vase din Marina Militară, care în război ar forma aşa zisa infanterie de marină.

In acest caz, la hotarele ţării dela Dunăre şi a celorlalte cursuri de apă, funcţionarii vamali ar face administraţie vamală, funcţionarii căpităniilor de porturi ar face poliţie marinărească şi judiciară, funcţionarii pescăriilor s'ar ocupa cu organizarea comercială a pescăriilor, etc. şi toate aceste autorităţi, ar avea concursul armat şi de supraveghere al regimentului de marină, dotat cu vase de diferite tonaje pentru poliţia generală a apelor.

Situaţia de azi se prezintă fără organizare unitară; fiecare autoritate de stat, îşi face legi cu uşile închise fără să se ţie socoteală că legea trebue pusă în concordanţă cu celelalte legi ale autorităţilor ce au legătură de servic u între ele.

Nicăeri în administraţia ţării noastre, nu ar trebui să existe o intimitate mai mare de serviciu ca la autorităţile unui port, însă din cauză că regulamentele diverselor autorităţi nu sunt puse în concordanţă, conflictele de atribuţiuni dintre ele au ajuns proverbiale.

Porturile ţărilor maritime sunt sub autoritatea prefectului sau comisarului maritim (căpitan de port) ce are sub autoritatea sa toate autorităţile ce sunt în port. Acolo nu există conflicte de atribuţiuni, fiindcă toţi servesc acelaş stăpân.

Ce vedem azi într'un port românesc?

Un pichet sau pluton de grăniceri, Căpităniе de port, Poliţia paşapoartelor, unde chiar în cel mai mic port sunt câte un funcţioinar şi trei gardieni publici pentru viza paşapoartelor. Toate aceste trei autorităţi fac poliţie.

Chiar şi în porturile mari, numai pentru viza paşapoartelor sunt câte 4—5 funcţionari, deci încă o poliţie în plus, pentru o funcţiune pe care ar putea-o face foarte bine poliţia portului. Pentru fiecare din acestea, bugetul este încărcat cu plata: personalului, chiria localului, indemnitate de cancelarie, etc.

Este natural să avem conflicte de atribuţiuni în porturi când avem poliţii peste poliţii, toate separate între ele, şi care fiecare presupune sarcini bugetare aparte.

Pierde statul şi ordinea publică ceva, dacă ar exista o legătură intimă de serviciu între poliţia uscatului, siguranţa statului şi poliţia porturilor? Dece nu ar fi contopite toate sub o aceaş conducere dacă toate au funcţiuni de poliţie?

Regia Autonomă a Porturilor are de scop comerţul făcut de stat, şi are sub autoritatea sa poliţia porturilor care reprezintă şi poliţia judiciară, ca reprezentant al Ministerului public.

Art. 22 din legea Regiei Autonome P. C. A. spune că în porturile mari, toate serviciile regiei se vor concentra unitar.

Ne punem în ipoteza unui caz juridic, când procurorul prin auxiliarul său, căpitanul de port, va avea de cercetat şi de dresat acte asupra unui caz la un serviciu al Regiei din acel port. In acest caz, cum va încheia căpitanul de port acte contra stăpânului său, Regia porturilor?

Nu ar fi mai bine să fie unitară poliţia în general, decât o ramură a poliţiei statului ca regie comercială?

Art. 54 din legea vamală spune că un vas ce ancorează într'un port, intră din acel moment sub autoritatea poliţiei vămei. Dar în port mai există încă două poliţii, a portului şi a siguranţei: iată deci confuzii în atribuţiuni.

Ar fi nevoe ca delegaţi din partea poliţiei navigaţiei, să fie detaşaţi în siguranţa statului, poliţia urbană, jandarmerie, iar delegaţii acestora în poliţia navigaţiei, pentru a forma o viitoare legătură în servicii prin instruirea personalului, rămânând ca paza frontierii apelor, viza paşapoartelor să o facă poliţia porturilor. Ce economii mari nu s'ar face trecând atribuţiile celor 4—5 funcţionari ai poliţiei paşapoartelor din cele 40 de porturi, poliţiei porturilor!

Ce consideraţiuni trebuesc ţinute în seamă la întocmirea legii poliţiei porturilor şi a navigaţiei?

In primul rând această lege trebue să aibă concordanţă şi legătură cu celelalte legi.

Poliţia ţării are trei feluri de ofiţeri ai poliţiei judiciare ca reprezentanţi ai procurorului: Jandarmul la poliţia rurală, poliţaiul la poliţia urbană şi căpitanul de port la poliţia apei.

Afară de aceştia mai sunt auxiliari ai poliţiei judiciare o serie de funcţionari publici administrativi prevăzuţi de procedura penală şi diferite legi, însă ca reprezentanţi direcţi ai procuroruluiu rămâne numai: jandarmul, poliţaiul şi căpitanul de port.

Procedura penală prevede pe toţi, afară de căpitanul de port. In noua procedură penală trebue prevăzut şi căpitanul de port. La întocmirea legii vamale trebue să se ţie cont de relaţia ce o are

fiscul cu ofiţerul poliţiei judiciare maritime. Vizitele vamale la personalul vaselor pot fi considerate ca descinderi şi percheziţii domiciliare ce nu se pot face decât numai în asistenţa căpitanului de port. Art. 272 din legea vamală însă, dă dreptul fiscului de a face percheziţii la vasele sub pavilion român şi fără asistenţa căpitanului de port, contrar art. 87 din regulamentul poliţiei porturilor.

Poliţia navigaţiei trebue pusă în concordanţă cu: regulamentul abordajelor la mare, regulamentul de poliţie pe întreg cuprinsul Dunărei până la Brăila elaborat de Comisiunea Internaţională Dunăreană şi regulamentul de navigaţie pe Dunărea de jos elaborat de Comisiunea Europeană Dunăreană.

Serviciul de legătură cu poliţia uscatului şi poliţia porturilor să aibă în atribuţia sa şi siguranţa Statului în ceeace priveşte zona apelor şi porturile.

Este necesară reglementarea organizării poliţieneşti a muncii în porturi fiindcă Ministerul Muncii se ocupă numai în ceeace priveşte munca propriu zisă.

Reglementarea şi poliţia vaselor sub 10 tone registru, fiindcă până azi nu avem asemenea regulamente.

Căpitanul de port mai are calitatea de a face pe judecătorul arbitru din consideraţiune că în navigaţiune se ivesc litigii cu caracter tehnic marinăresc şi care cer urgenţa deslegării prin faptul că comerţul ce este sufletul unei ţări pierde dacă un vas cu marfă trebue să aştepte până ce se desfăşoară procedura de a judeca litigiul înaintea instanţelor judecătoreşti pentru chestiuni de mică importanţă. Deci în chestiuni mici de litigii marinăreşti, judecata se face pe loc de către căpitanul de port, rămânând ca instanţa judecătorească, să pună formula executorie.

Pentru aceasta este nevoe a se legifera o anumită procedură în afară de procedura civilă.

Poliţia porturilor şi a navigaţiei nu face numai poliţia vaselor româneşti ci a tuturor vaselor ce navigă în apele sale teritoriale, deaceea are legătură cu Ministerul de Externe după cum se va vedea din legea de organizare a Ministerului de Externe din 1930, la capitolul serviciului de navigaţie.

In rezumat, poliţia porturilor are legătură cu: Vama, Serviciu Sanitar, Pescuitul, Direcţiunea muncii, Serviciul Hidraulic, Ministerul de Externe, Poliţia paşapoartelor, Siguranţa Statului, care toate la un loc fac administraţia publică a unui port a apelor navigabile româneşti şi a vaselor de comerţ în general, deci este necesar ca aceste legi în întocmirea lor să fie în concordanţă.

Pentru o mai bună organizare a poliţiei porturilor şi a navigaţiunei, care să corespundă cu situaţia de azi, aşa după cum o are poliţia uscatului şi toate administraţiile de stat, este necesar ca pe lângă legiferarea poliţiei propriu zise să se creeze şi o lege de organizare interioară a căpităniilor de porturi şi un statut al funcţionarilor din poliţia porturilor, sau cel mai bun lucru să se aplice statutul funcţionarilor publici.

Cine ar crede că azi în noianul de legi ce trec printr'o filieră destul de complicată a: comisiilor, subcomisiilor, consiliu legislativ, direcţiuni, inspectorate, ministere, corpuri legiuitoare, există o clasă de funcţionari afară din lege, adică în aceeaşi situaţie ca acuma 51 de ani, când în ţara noastră încă nu existau norme legiferate de: recrutare, avansare, mutare, pedepse, consiliu disciplină, etc. Azi este ştiut de toată lumea că conform art. 8 al. 4 din Constituţie, toate administraţiile statului prevăd în amănunte condiţiile legale de drepturi şi datorii ale funcţionarilor şi acolo unde sunt categorii de funcţionari unde nu au legiferat în amănunt aceste condiţiuni, au statutul funcţionarilor din 1923.

Art. 24 şi 38 din legea Regiei Autonome a Porturilor din 1929 scoate pe funcţionarii poliţiei porturilor de sub regimul statutului funcţionarilor publici partea II-a unde tocmai se prevăd condiţiunile de: numiri, avansări, consilii disciplinare, etc., fără ca aceşti funcţionari să aibă altă lege ca normă.

Funcţionarii regiilor autonome: C. F. R., P. T. T. etc., cer statute pentru proteguirea situaţiei lor cu toate că aceste Regii au în legile lor de organizare amănunţit legiferat situaţia funcţionarilor lor din toate punctele de vedere. Funcţionarii din poliţia porturilor nu au măcar nici atâta.

Este uşor de înţeles, că un corp de funcţionari fără lege sunt lăsaţi la discreţia arbitrajului, a protecţiei şi a bunului plac. Statutul funcţ. publici pentru care ceilalţi funcţionari au luptat atâta, nu se mai aplică din nefericire la funcţionarii poliţiei porturilor din 1929.

Erarhia funcţionărească de: ofiţer de port, căpitan de port, inspector nu este prevăzută de nici o lege.

La fel uniforma nu este reglementată de o decizie ministerială.

Afară de căpitanul de port care în mod vag, după legea de organizare a Marinei Militare din 1898, se recrutează din ofiţerii din Marina Militară, pentru ceilalţi funcţionari nu există nici o normă de avansare, recrutare, etc.

Aşa a fost poliţia uscatului până la 1906 când a luat fiinţă legea de organizare a Poliţiei Statului, stabilind norme pentru funcţionarii săi.

Ari fi de dorit ca şi funcţionarii poliţiei porturilor să intre în statutul funcţionarilor publici.

VOCABULAR MARINĂRESC

(CU PREMII)

Deşi la literile A *şi* B *nu s'a primit din partea nici unui cititor vre-un răspuns, nu ne descurajăm şi publicăm litera* C, *rugând din nou ca toţi care cunosc din auzite sau literatură expresiuni în legătură cu cuvintele de mai jos, să ni le trimită.*

Repetăm că pentru fiecare *literă se va acorda un premiu de 500 lei în numerar şi două de câte 100 în cărţi, celor cari vor trimite cele mai multe şi mai interesante expresii, iar la finele alfabetului cei care vor fi obţinut cele mai multe puncte va primi elegantul volum „La Mer".*

*

CADĂ, *(Barile,* it.; *coque,* fr.), — butoi în care se spală peştele pe vasele de pescari.

Cadă nu-şi pierde mirosul de peşte.

Ori în ce situaţie ar ajunge cineva, tot i se cunoaşte origina.

CALĂ, *(stiva,* it.; *cale* fr.). — Magaziile din fundul vaporului. acolo unde se aşează (se: *stivează)* mărfurile.

A fi în fundul calei: a nu mai avea bani, a fi fără nici un mijloc de trai: „Bietul om a ajuns în fundul calei!

Notă. — Expresia de mai sus e contrarie alteia: *a fi calat,* prin care se înţelege a avea tot felul de provizii în cală, a fi deci bogat, îndestulat.

CALIBRU, *(calibro,* it.; *calibre,* fr.), — diametrul interior al unei ţevi obişnuite sau de tun: a fi egali, a avea aceiaşi valoare.

Ar fi de acelaş calibru, — vorbind de calităţile, caracterul sau situaţia a persoanelor sau lucrurilor.

CALMĂ, *(calma,* it.; *calme,* fr.),—liniştе în atmosferă şi pe apă.

Calm plat, — liniştе desăvârşită, — în sens figurat stagnarea completă a afacerilor, potolirea unei discuţii.

CANGE, *(Gaffa,* it.; *gaffe,* fr.), — o prăjină de lemn care poartă în vârf un cârlig de fier, cu ajutorul căruia se prinde barca de bordaj, lucruri căzute în mare, sau care atârnă.

A vedea uscatul din vârful cangei, — a rămâne la bord.

A înghiţi cangea, — a da ortul popei, a muri.

Notă. — Cuvântul francez se întrebuinţează la figurat şi în limba noastră, în sens de prostie: *am făcut o gafă,* adică am spus un cuvânt care nu trebuia spus, care a jicnit pe cineva.

CAP, *(capo,* it.; *cap.* fr.), — o eşitură a uscatului în mare, un colţ de uscat.

La figurat piedică, greutate, obstacol:

Va fi greu de trecut capul, dar vom reuşi. Expresia s'a introdus de pe vremea vaselor cu pânze, în jurul capurilor schimbându-se regimul vânturilor. Unele capuri, — Horn, St. Vincenţiu, Bunei Speranţe, — sunt renumite prin furtunile lor.

CĂPITAN, *(capitano,* it.; *patron,* fr.), — cel care conduce o navă, indiferent de mărimea ei. La figurat, stăpânul puternic al unei situaţii:

X. e căpitanul bărcii!, — de el ascultă toţi.

CAPOTARE, *(Far scuffia,* it.; *chavirer, capoter,* fr.), — a se da peste cap, cu chila 'n sus. La figurat:

A capotat (şavirat) în mijlocul străzei, — era aşa de beat că a căzut în stradă.

Maşina a capotat, — s'a dat peste cap.

CARANTINĂ, *(Quarantena,* it.; *quarantaine,* fr.), — izolarea unui vas care vine dintr'o regiune contaminată. Fiindcă pe vremuri perioada de izolare ţinea 40 de zile, — quaranti, quarante, — de aci numele în italiană şi franceză.

La figurat, — perioadă de încercare, de isolare personală:

A ţine pe cineva în carantină, — a-l îndepărta, a-l ţine la o parte: „în politică toţi oamenii de bună credinţă sunt ţinuţi la carantină de coterii".

A purta pavilion de carantină la pupa, — a fi copil mic, cu cămaşa eşită prin pantaloni. Pavilionul care indică vasul la carantină e galben.

CÂRLIG, *(Gancio,* it.; *croc,* fr.).

L'am pus în cârlig, — am renunţat.

Mustaţa în cârlig, — mustaţă răsucită cu vârfurile în sus.

Coup de croc, — în jargonul marinăresc francez un păhăruţ de rachiu.

CEAŢĂ, *(nebbia,* it.; *brume, brouillard,* fr.).

A fi în ceaţă, — a fi plin de gânduri, a fi trist, a fi într'o situaţie întunecată, a fi ameţit.

A vedea prin ceaţă, — a vedea turbure, ca şi cum o ceaţă ar împedica pe cineva.

Nu văd decât ceaţă, — nu văd, nu pricep nimic.

Ceaţă să o tai cu cuţitul, — ceaţă extrem de groasă.

Călătorie fără ceaţă, — urarea ce şi-o fac marinarii la despărţire, ceaţa fiindu-le cel mai aprig duşman.

COASTĂ, *(costa, it.; côte, fr.),* — uscatul udat de apă.

A se arunca la coastă, — a face naufragiu.

A fi aruncat la coastă, — a fi rămas fără mijloace de trai.

CORABIE, *(nave,* it.; *navire,* fr.), — vas plutitor cu pânze. La figurat un lucru expus la încercări care pot fi asemănate cu valurile.

Un om în mormânt e ca o corabie în port.

A i se fi înecat corăbiile, — a fi trist, amărât.

Mare cât corabia lui Noe, — de ceva exagerat.

CORSAR, *(corsaro,* it.; *corsaire,* fr.), — navă particulară pusă în serviciul statului pentru a captura vasele inamice de comerţ. Cel care comandă nava. Corsarul atacă cu autorizaţie, — spre deosebire de *pirat,* care e un bandit maritim.

La un corsar, corsar şi jumătate, — trebue să fi mai tare ca cel care te atacă.

Induplecă-te, nu fi corsar, — corsarul fiind un om dârz, fără milă, răpitor.

CHIURASĂ, *(corazza,* it.; *cuirasse,* fr.), — plăci de oţel special cu care se încinge sau se acoperă navele spre a nu fi găurite de obuze. La figurat *întărire.*

A fi chiurasat, — a fi fără teamă.

Chiurasat, — vas prevăzut cu chiurase.

Chiurasier, — soldat îmbrăcat în chiurasă.

CURENT, *(corrente,* it.; *courent,* fr.).

A se pune la curent, — cu lecţiile, cu plăţile: a fi la zi.

A fi la curent, — a cunoaşte ceva la perfecţie.

A fi luat (târât) de curent, — a face ceiace nu vrei.

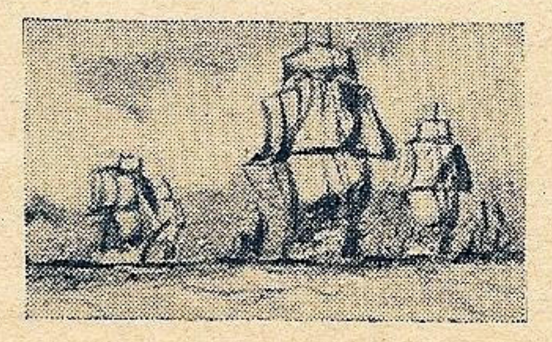
Manevră curentă, curent, — parâmă care trece printr'un scripet.

SINONIME.

CAP, promontoriu, vârf, eşind.
CAPOTARE, savurare.
CARLIG, undiţă,

OMONIME.

COASTĂ, — ţărm.
„ , — bucăţile de lemn sau fier pe care se aşează bordajele.
„ , — oasele coşului pieptului.
CALĂ, — partea cea mai de jos din interiorul vasului, magazia, pivniţa vasului.
„ , — plan înclinat într'un port unde se construesc şi repară navele.
COMPAS, — busola marină, aşezată în locaşul ei.
„ , — instrument cu două ramuri pentru măsurat, trasat circonferinţe.
CURS, — mişcarea naturală a apei.
„ , — prelegeri.
„ , — valoarea monedelor în diferite ţări.
CURSĂ, — drumul vapoarelor pe hartă.
„ , — linia ce o deserveşte o navă.
CART, — serviciul la bord de 4 ore.
„ , — sfert.
CALCAN, — peşte lat.
„ , — casă înaltă.
CHEI, — dig, mal.
„ , — pentru descuiat.



Transporturile militare pe cursurile navigabile

de Lt. C-dor N. BARDESCU

Aportul pe care căile de comunicaţie pe apă îl aduce economiei naţionale şi comerţului în general se utilizează în măsura posibilului şi scopurilor militare.

Ele au fost totdeauna utilizate acestui scop, prezentând două mari avantaje : rapiditate şi debit mare.

Transporturile pe apă se pot executa pe mare şi cursurile navigabile.

Natural că sunt deosebiri între felul executărei lor, provocate de mulţi factori.

Ne vom ocupa numai de cele din urmă în cadrul intereselor militare în general şi care privesc în mod special România.

Să aruncăm scurtă privire asupra cursurilor de apă dela noi, ce prezintă în parte bune condiţiuni sub acest raport.

Cel mai important, care formează şi frontiera sudică, este fluviul Dunărea cu canalele sale, trecut sub regim internaţional.

Apoi Prutul, Nistrul, Canalul Bega, etc.

Dunărea udă frontiera dela Sud cu Bulgaria şi Jugoslavia pe o întindere de 620 Km. Restul de 450 Km. trece prin interiorul ţărei.

Prin adâncimea şi mărimea sa admite să navige pe toată întinderea, vase până la 500 tone, iar pe Dunărea maritimă, dela Brăila la Mare, vase de mare până la 12.000 tone.

Această cale de comunicaţie este foarte necesară, faţă de lipsa căilor ferate cari să lege porturile şi centrele importante din regiunea ei.

Legătura sa cu reţeaua de cale ferată, ce uneşte capitala cu Estul şi Vestul ţărei, se face prin cele 8 reţele secundare.

Pentru Sudul Basarabiei şi Nordul Dobrogei este cea mai bună arteră de comunicaţie pentru legătura cu interiorul ţărei.

Prutul este navigabil până la Nemţeni, adică pe porţiune de 320 km. dela gură. El îngădue cea mai bună legătură între punctele din regiunea Prutului din Moldova şi Basarabia cu Dunărea şi Marea.

Navigaţia pe Prut se face în condiţiuni mult mai restrânse decât pe Dunăre.

Aci nu se pot transporta odată decât unul, cel mult două şlepuri mici. Remorcajul la deal se face fie cu ajutorul remorcherelor ce calcă puţin, sau şalupe, fie cu trancţiune animală depe mal.

Adâncimea sa minimă cu apele cele mai scăzute este de circa 1 metru.

Nistru este navigabil dela gură până în Galiţia (peste 1000 km.) şi în condiţiuni mai bune decât pe Prut.

Din cauza poziţiunei sale geografice nu se poate face sondagii şi lucrări de întreţinere, iar navigaţia nu se mai execută pe el din anul 1918.

Canalul Bega este obţinut prin canalizarea râului Bega, dela Timişoara până la vărsarea sa în Tisa, adică pe o porţiune de 115 km. dintre care 40 km. pe teritoriul român şi 75 km. pe cel jugoslav.

Este un canal cu 6 ecluze ce permite o adâncime medie până la 1.60 m.

Lărgimea canalului fiind numai de 28 m. navigaţia se face ca şi pe Prut ; câte un şlep remorcat de vas, sau depe mal.

Siretul este navigabil numai pe o porţiune de 3 km. dela gură.

In fine mai sunt navigabile în parte, dela confluenţa cu Tisa, *Mureşul* până la Radna şi *Someşul* până la Satul Mare; aceste două râuri au un nivel mediu pe aceste porţiuni de 1—1.20 m.

Dela 1919 nu se mai navigă pe ele şi nici lucrări de întreţinere nu se mai fac.

In afară de aceste cursuri mai sunt o serie de lacuri mari (Ialpug, Catalpug, Razelm, etc.) cu canalele de legătură — naturale sau lucrate — cu Dunărea şi care deasemenea permit navigaţia pe ele.

Apoi ar mai fi lacurile mai mici ce îngădue navigaţia locală a ambarcaţiilor uşoare. Ex. lacul Snagov, etc.

Prin navigabilitatea unui curs de apă, să se înţeleagă numai acelea ce prezintă bune condiţiuni sub acest raport vaselor de oarecari dimensiuni şi deplasamente.

El reclamă în general un debit mare şi cât mai constant, pantă dulce, deci curent slab, lărgime şi adâncime suficientă şi cât mai puţine obstacole în cursul său cari să se poată înlătura.

De bună seamă că şi râul Bistriţa, Oltul, Siretul, etc. oferă într'o limită restrânsă condiţiuni de navigabilitate, plutelor ce vin până în porturile dunărene, eventual ambarcaţiunilor mici pe porţiuni foarte limitate.

Este în general o navigaţie locală ce interesează într'un cadru prea restrâns şi accidental numai o anumită categorie de transporturi şi cu un anumit fel de mijloace.

Nu se poate spune că acele cursuri sunt cu adevărat navigabile, din moment ce posibilităţile reduse ce oferă, nu permit vaselor de oarecari dimensiuni a se deplasa în lungul lor.

Desigur că anumite lucrări, dacă interesele cer, le pot pune în această situaţie pe o anumită porţiune începând dela gură.

Desavantajele mari ce le prezintă în general cursurile navigabile, sunt că o bună parte a anului nu pot fi utilizate, din cauza îngheţului sau curgerei sloiurilor care periclitează vasele.

MATERIALUL DESTINAT TRANSPORTURILOR MILITARE

Materialele militare din cauza volumului mare ce ocupă se transportă cu vase fără propulsie proprie şi care după forma şi scopul ce au iau denumiri diferite ca : şlepuri, bacuri, pletine, etc.

a) Şlepurile sunt vase destinate în mod general şi obişnuit transporturilor de cereale. Ele pot fi închise, având deasupra covertă, sau deschise fără covertă.

Cele ce au covertă (puntea) de fier, pot fi puntate cu scânduri sau panouri.

Capacitatea lor de încărcare variază cu tonajul. In general au o capacitate de 40—100 vagoane.

Ele rămân cele mai proprii vase pentru transporturile militare.

b) Bacurile sunt mai mici în tonaj şi nu au magazii, încărcându-se numai pe punte. Sunt deasemenea proprii transporturilor militare, în special pentru animale şi căruţe de tot felul. Sunt foarte indicate pentru transporturile dela un mal la altul.

c) Pletinele sunt şlepuri mici şi late ce intră puţin în apă, destinate transporturilor pe râuri unde navigaţia cu şlepurile obişnuite este foarte grea.

Oamenii sau materialele uşoare ce nu ocupă volum mare şi când nu sunt în cantitate mare se pot transporta şi cu vasele cu propulsie proprie ca : şalupe, remorchere, vase de pasageri.

a) Şalupele sunt vase de tonaje mici, puntate sau nu, cu aburi sau motor.

b) Remorcherele sunt vase speciale pentru tracţiune şi a căror putere variază în raport cu puterea maşinilor. Un remorcher puternic de 1000—1500 H. P. poate trage odată până la 15 şlepuri goale sau 10—12 încărcate.

c) Vasele de pasageri sunt afectate numai transporturilor de persoane şi mărfurilor de coletărie.

Materialul destinat transporturilor militare ca : aprovizionamente, furaje, efecte, muniţiuni, etc., prin natura lui poate fi ambarcat ca orice marfă, ocupând spaţiul destinat special pe vas, adică în magaziile aflate sub punte.

In atari condiţiuni se poate utiliza toată capacitatea de transport a vasului.

Nu acelaş lucru se întâmplă cu trupele şi materialele lor de însoţire, adică: tunuri, cai, căruţe, etc.

Acestea nu se vor putea pune decât pe punte, capacitatea şi posibilitatea de ambarcare şi debarcare în magazii împiedecând a se pune acolo.

In consecinţă nu se va putea utiliza decât o mică parte din capacitatea vasului, adică numai atât cât admite suprafaţa punţii.

Putem căpăta un randament mai bun, greutatea ce vasul permite fiind mult superioară aceluia ce o primeşte numai pe punte, mărind suprafaţa ei printr'o instalaţie de lemn suprapusă peste covertă. Această instalaţie care în termen consacrat se numeşte puntarea vasului (punţei) are scopul de a mări stabilitatea şi siguranţa materialului ambarcat pe covertă, animale (pe şlepurile cu puntea de fier caii potcoviţi alunecă uşor), căruţe, tunuri, etc., făcând o suprafaţă orizontală de lemn închisă cu balustrade, peste cea bombată şi de fier a vasului, fără balustradă.

Pentru a ne face o idee de capacitatea de transport a materialului divers pe şlepurile obişnuite puntate şi nepuntate dăm mai jos următorul tabel:

Capacitatea de transport a şlepurilor

Natura încărcărei	Şlep de 65 vagoane		Şlep de 80 vagoane	
	Şlep puntat	Şlep nepuntat	Şlep puntat	Şlep nepuntat
Oameni	450 în mag. 250 pe punte 700 total	450 în mag. 200 pe punte 650 total	500 în mag. 300 pe punte 800 total	500 în mag. 200 pe punte 700 total
Cai	200	60—75	250	60—75
Boi	200	60—75	250	60—75
Căruţe	50—60	35—40	50—75	50—60
Furgoane	25—30	15—20	30—35	20—25
Autocamioane . . .	15—20	6—8	15—20	10—12
Tunuri de 75 mm. .	2 baterii cu chesoan. lor	4 tunuri cu 8 chesoane	2 baterii cu chesoanele lor	2 baterii cu chesoanele lor
Tunuri de 120 . . .	14 tunuri cu 13 chesoane	4 tunuri cu 4 chesoane	Idem	1 baterie cu chesoanele ei
Tunuri de 305 . . .	Idem	Idem	Idem	Idem

N.B. Nu trebuie înţeles că un şlep îmbarcă tot ce se cuprinde în dreptul coloanei lui, ci numai o singură categorie.

EFECTUAREA TRANSPORTURILOR.

In vederea executării unui transport militar compus din trupe şi material de însoţire, se face un plan în care se va arăta trupele destinate a fi transportate, ordinea de ambarcare cu arătarea detaliată a vaselor şi debarcaderelor, destinate fiecărei unităţi, numărul şi compunerea convoiurilor, ora plecărei şi sosirei convoiului.

In timp de pace transporturile militare se fac în general de societăţile de navigaţie, care au un serviciu perfect organizat. In timp de războiu li se acordă o organizare specială ,fie formând un serviciu în compunerea armatei, fie prin militarizarea unor societăţi de navigaţie în care se utilizează în largă măsură personalul propriu.

Incărcarea şi descărcarea se face de preferinţă în porturi.

In cazul când ele nu există se pot improviza uşor în puncte potrivite în lungul malului. Pentru aceasta e nevoe a se procura materialul necesar facerei schelelor.

Toate chestiunile technice a acestor operaţiuni revin căpitanului de port respectiv.

Acest organ va fi la curent cu situaţia trupelor de ambarcat.

— Aranjează cu Comandantul trupelor detaliile operaţiilor de ambarcare şi debarcare, conducându-le şi acţionându-le.

— Se asigură că rampele şi schelele sunt în bună stare.

— Ia măsuri de siguranţă contra accidentelor şi incendiilor.

— Acordă o atenţiune deosebită ambarcărei muniţiunilor şi materialelor uşor inflamabile ce se va face pe vase aparte.

Asemeni pentru materiale grele şi animale care se vor ambarca cu atenţie deosebită.

Timpul destinat ambarcărilor pe punte se va conta astfel:

Trupele pedestre — o oră pentru un şlep mare.

Pentru trupele călări, artilerie şi servicii în două ore.

Pentru şlepurile a căror magazii cu materiale se încarcă complet, muniţiuni, aprovizionamente, efecte, etc., timpul încărcărei şi descărcărei unui şlep de 60—80 vagoane va fi de circa 3 zile cu o echipă de 20 oameni. Cu oameni nespecializaţi acest timp este mai mare.

In general debarcarea se va utiliza într'un timp mai redus.

Lungimea cheiului ce ocupă normal un şlep este de circa 60 m.

Numărul şlepurilor ce putem încărca odată depinde de lungimea cheiului şi utilajelor ce porturile au la dispoziţie.

La ambarcarea şi debarcarea trupelor, animalelor şi materialelor se va avea în vedere o serie de măsuri ce de obiceiu sunt consemnate de regulamente speciale sau instrucţiuni.

Se începe ambarcarea cu material greu, apoi caii şi la urmă oamenii.

Căruţele, tunurile, chesoanele se pun pe laturile şlepului aşezându-se astfel ca debarcarea să se facă cu uşurinţă.

Oiştile se scot imediat ce trăsurile s'au pus pe şlep. După ce se termină aşezarea căruţelor pe marginea şlepului, se ambarcă caii cari au fost deshămaţi înainte. Ei vor călca pe un strat de pae spre a fi feriţi să nu alunece pe rampe şi pe puntea de fier a şlepului, dacă acesta nu e puntat.

Se aşează în mijlocul careului format de căruţe şi cu capul spre interiorul careului, iar crupa spre trăsuri, fiind ţinuţi până la aşezarea lor de către conducătorii lor.

Oamenii vor intra pe şlep fără a se grămădi repartizându-se atât pe punte cât şi în magaziile vasului.

Imediat ce au coborât în şlep, oamenii scot raniţele şi tot echipamentul aşezându-l jos lângă bordul şlepului. Ofiţerii se ambarcă odată cu trupa şi pe acelaş vas.

Şeile şi harnaşamentele se vor aşeza în magaziile vasului, dacă durata traectului e mai mare. Pe bancuri, şeile şi harnaşamentul se vor aşeza formând un mănunchiu la pupa bacului.

Pentru debarcări se va lua înţelegere, ca şi la ambarcări, cu şeful sau căpitanul portului asupra tuturor detaliilor acestei operaţii, stabilindu-se ordinea debarcărei, ora începerei, mijloace de care se dispune, etc.

Aceleaşi dispoziţiuni se vor lua ca şi la ambarcare.

Debarcarea va începe cu oamenii, caii şi se va termina cu materialul greu, trăsuri, tunuri, etc.

Pentru a ne forma o idee aproximativă, vom da numărul de şlepuri şi remorchere necesare transportului diferitelor unităţi:

Un regiment de artilerie are nevoe de circa 50 şlepuri nepuntate şi 6 remorchere.

Un regiment de infanterie are nevoe de circa 20 şlepuri nepuntate şi 3 remorchere.

Un regiment de cavalerie are nevoe de circa 30 şlepuri şi 4 remorchere.

O divizie are nevoe de circa 220 şlepuri nepuntate şi 30 remorchere.

Numărul de şlepuri pline sau goale ce poate trage un remorcher depinde de puterea lui de tracţiune (forţa maşinelor) şi sensul în care navigă faţă de curent. Pe anumite cursuri de navigaţie sunt şi posibilităţi de navigabilitate care hotărăsc. Aşa spre exemplu pe râul Prut nu va putea naviga decât remorchere de putere redusă, adâncimea apei nepermiţând calage prea mari, iar lăţimea albiei nu admite posibilitatea de manevră la un convoiu cu mai mult de 2 şlepuri şi acestea de dimensiuni reduse.

Când un remorcher trage mai multe şlepuri, ele se formează în

grupe de câte 2—3 alăturate, iar grupele eşalonate. O astfel de grupă se chiamă dană.

Tabloul următor indică vitezele pe care se va conta la diferitele convoiuri cu şlepuri pe Dunăre:

			la deal	la vale
	Viteza la vale	cu 4 şlepuri goale	8 km./oră	18 km/oră
Rem. I-a	26 km./oră	cu 4 şlepuri încăr.	6 „	16 „
800— 1500 HP.	Viteza la deal 16 km /oră	cu 8 şlepuri goale	6 „	16 „
		cu 8 şlepuri încăr.	4 „	14 „
	Viteza la deal	cu 2 şlepuri goale	5 km./oră	15 km/oră
Rem. II-a	25 km/oră	cu 2 şlepuri încăr.	4 „	14 „
300— 800 HP.	Viteza la vale 15 km/oră	cu 6 şlepuri goale	4 „	12 „
		cu 6 şlepuri încăr.	3 „	11 „
	Viteza la vale	cu 1 şlep gol	5 km./oră	15 km/oră
Rem. III-a	22 km/oră	cu 1 şlep încăr.	4 „	14 „
100— 300 HP.	Viteza la deal	cu 2 şlep. goale	4 „	14 „
	12 km/oră	cu 2 şlep. încăr.	3 „	12 „

Intocmirea acestui tablou s'a făcut cu oarecare aproximaţie.

Vor fi totdeauna variaţii între el şi diverse categorii de vase şi convoiuri.

Vitezele şi datele luate au fost contate cele minime.

EFECTUAREA TRANSPORTURILOR IN TIMP DE RAZBOI.

Nu poate fi posibilă efectuarea lor decât pe râuri, canale şi fluvii, ale cărui ambe maluri aparţin celui ce le execută. Cu alte cuvinte trebue să se dispună de stăpânirea cursului navigabil.

Chiar în această situaţie aviaţia inamică constitue o mare şi permanentă ameninţare, mai ales ziua şi cu atât mai mult cu cât cursul navigabil se află în apropierea frontului.

In consecinţă trebue luate măsuri pentru asigurarea transporturilor contra atacurilor aeriene inamice. Aceasta, se va face prin o apărare imediată, chiar pe convoi, cât şi una apropiată cu artilerie contra aeronavelor pe vasele de escortă, ce eventual ar fi, sau pe maluri în diferite puncte, precum şi aviaţie de vânătoare.

Cu toate măsurile de apărare ce se vor lua contra aviaţiei inamice, convoiurile sunt foarte vulnerabile prin suprafaţa mare şi viteza redusă ce au. De aceea ele se vor efectua pe cât posibil numai noaptea, atât transportul propriu zis cât şi operaţiile de ambarcare şi debarcare.

Dacă nu mai este ocupat de adversar ele nu se pot executa în acea regiune. Focul de artilerie şi de infanterie depe malul inamicului le-ar periclita.

In cazul unui mal ocupat, voind a forţa o trecere, care constitue o excepţie, se vor lua măsuri pentru protecţia transportului cu forţa de apă, de aer şi de uscat, care să anihileze efectul celor ale inamicului.

Pentru aceasta se va profita de întunericul nopţei sau de un timp închis, fie natural, ceaţa, ploaia deasă, fie artificial prin perdele de fum, dându-i maximum de viteză de trecere a lui prin faţa punctului periculos.

Organizarea transporturilor militare pentru răsboiu se face cu o deosebită atenţiune.

Această organizare reclamă studii pregătitoare, făcute de către Marele Stat-Major, prin care să se cunoască posibilităţile, adică numărul şi capacitatea navelor de care se poate dispune, precum şi materialele şi posibilitatea de ambarcare şi debarcare în diferite puncte.

Apoi se alcătueşte un plan de transport care cuprinde condiţiile de executare după cum s'a arătat mai sus şi cari se vor mai completa cu următoarele arătări:

Eventual escorta ce se dă, măsurile generale de siguranţă la ambarcare, pe drum şi la debarcare, locul şi ordinea de debarcare, dispoziţiuni în caz de atac aerian, aprovizionări, etc.

Din aceste planuri generale se trimite respectiv trupelor destinate a fi transportate şi organelor însărcinate cu executarea transporturilor, părţile ce le interesează.

TRANSPORTURI DE EXPLOZIBILE, MATERIALE INCENDIABILE ŞI RANIŢI.

Se transportă pe apă numai substanţele explozibile şi muniţiunile bine ambalate în lăzi sau butoae.

Ele se efectuiază cu vase speciale şi separate, având o escortă de trupe.

Atât ambarcarea cât şi debarcarea se face în timpul cel mai scurt fără a se depozita în porturi. Eventual depozitarea se face numai în locuri destinate.

Pe vasele ce transportă asemenea materiale se pune un strat de pae sau rogojine pe care se aşează aşa fel spre a nu se lovi în timpul drumului. Lăzile se aşează culcate şi depărtate unele de altele. Dacă se ambarcă în magazii şi e prea cald se udă puntea cu apă pentru a nu se ridica temperatura prea mult. Se preferă şlepurile cu puntea de lemn.

Pe un vas pe care s'a ambarcat astfel de materiale nu se mai pune altceva chiar dacă este loc.

Vasele încărcate cu materiale explozibile poartă la catarg un pavilion convenţional internaţional.

Un convoiu ce are în compunerea lui astfel de vase, le dispune la urmă şi izolate.

Un vas cu materiale explozibile ce staţionează în port stă în radă, izolat, marcându-se noaptea poziţia sa cu lumini prevăzute de codul internaţional.

Materialele uşor incendiabile, lichide, petrol, benzină, păcură, etc., se ambarcă în vase tancuri.

Furajele sau alte materiale de asemenea natură, uşor incendiabile se transportă pe punte şi se acopăr cu muşamale.

Cărbunii ce se ambarcă în magazii, li se lasă o suficientă ventilaţie.

Organele din porturi trebuie să ia toate măsurile de prevenirea şi stingerea incendiilor la bordul vaselor pe care s'au ambarcat materiale uşor incendiabile, asigurându-se că cele necesare acestui scop există şi sunt în bună stare de funcţionare.

Evacuarea răniţilor din zonele frontului în zona interioară se face cu vase ce au un aranjament special.

Drept Maritim

REGIMUL JURIDIC AL MĂREI TERITORIALE

(urmare din No. 9)

de Locot. TRANDAFIRESCU E.

Cu privire la regulamentele sanitare şi fiscale, navele de război pot fi scutite prin curtoazie internaţională de aceste vizite, neputându-se totuşi nega Statului suveran, dreptul de supraveghere exterioară. — Aceste principii sunt unanim admise de statele maritime şi chiar de acelea cari refuză a recunoaşte în această porţiune de mare, un drept de proprietate a statului riveran.

In cazul neobservărei legilor şi regulamentelor locale de către nava de război în trecere, statul riveran după o invitaţie formal adresată, poate cere ca nava să părăsească apele teritoriale ; aceastã regulă e fixată *de art. 13 a convenţiei dela Haga.*

Ori care ar fi concepţia juridică a mărei teritoriale, delictele comise la bordul navelor de război în apele teritoriale străine rămân supuse jurisdicţiunei statului său. — Idem naşterile şi orice fel de act încheiat la bordul navei de război. Neputându-se concepe ca un stat să-şi exercite suveranitatea asupra unui alt stat prin intermediul judecătorilor săi, — nici o acţiune judiciară nu va putea avea loc din partea organelor statului costier.

In cazul unei nave de război, regimul juridic nu poate varia între faptul unei simple treceri sau a unei staţionări a navei în apele teritoriale.

Să încercăm a privi regimul navelor de comerţ, care indirect pot avea un interes şi din pûnct de vedere militar.

Construite şi echipate de particulari, cu scopuri pur comerciale, sau pentru interne private, navele comerciale nu au o legătură strânsă cu statul de care depind ; totuşi purtând un pavilion, se crează odată cu acesta un raport special căci, acordarea actului de naţionalitate e subordonat diverselor obligaţiuni ce decurg din însuşi legislaţia statului, şi a căror nerespectare privesc şi proprietatea navei armatorului şi comandantul navei.

După oarecari autori şi navele de comerţ pot constitui făşii din teritoriul statului ; după alţii ar trebui considerate întru totul asimilate navelor de război.

Ca şi în cazul navelor de războiu, accesul navelor comerciale în apele teritoriale poate fi considerat în cadrul unei excepţiuni, şi anume în raport cu caracterul atribuit drepturilor statului asupra mărei teritoriale : Fie că reprezintă o parte din teritoriu, fie că e considerată ca parte din largul mărei. In orice caz un lucru este sigur, că navelor comerciale li se recunoaşte mai mare libertate de navigaţie decât navelor de război.

Această teză nu a fost clar rezolvată de conferinţa de la Haga care luând în discuţie dreptul de navigaţie şi pasaj, nu a făcut distincţiune între navele de război şi cele comerciale ; a insistat numai asupra calităţei de „inofensiv" a vasului, pentru a nu-i fi stânjenită trecerea prin apele teritoriale.

Cu alte cuvinte admiţând acest sistem de interpretare, Haga interzice statului riveran dreptul de a împiedica trecerea unui vas chiar inofensiv prin apele sale. Singurul drept este acela de a impune submarinelor să navige în suprafaţă.

Acest principiu a avut în vedere statutul dela Barcelona 20 Aprilie 1921, cu privire la libera trecere. Statul a recunoscut tuturor navelor de comerţ un drept de plină libertate de navigaţie pe baza unei perfecte egalităţi a pavilioanelor.

Tot la Barcelona s'a statuat că statul riveran nu poate pe bază de legiferare internă să creeze diferenţe de regim între navele de naţionalităţi diferite, nici chiar în ceiace priveşte pescuitul şi vănătoarea, efectuate de nave streine sau naţionale. Dreptul de liberă trecere nu incumbă statului riveran dreptul de a impune taxe speciale de trecere. Acest principiu a fost convenţial la Haga prin art. 7, precizând că eventuale taxe încasate de navele străine în materie de pescuit sau vânătoare, să fie corespondente serviciului particular prestate lor de statul riveran. Opiniile juriştilor în ceieace priveşte concesiile juridice au fost viu discutate. Deaceia tot la Haga s'a ajuns la redactarea articolelor 8 şi 9 cari reunesc unele principii unanime admise.

Statul riveran nu poate proceda la bordul unei nave străine în trecere prin apele teritoriale la arestări sau la acte de autorităţi impuse de o fracţiune penală, comisă la bord în timpul trecerei.

In schimb dacă consecinţele infracţiunii se extinde în afara bordului, dacă infracţiunea e de natură a turbura liniştea publică, sau dacă asistenţa autorităţei locale a fost cerută de către comandantul navei sau de consulul respectiv, reprezentant al navei, această intervenţie este justificată.

Chestiunea apelor interne e în mod excepţional de gravă atunci când e vorba de Arhipelaguri şi acele porţiuni de mare situate între insule şi coastă şi care după opinia majorităţei trebuiesc a fi considerate mări teritoriale. Cu toate acestea unele state susţin în interesul lor particular, că aceste regiuni de mare să fie considerate mări interne intrând astfel complect în zona de jurisdicţie a statului costier .

In ceiace priveşte jurisdicţia civilă este unanim admis că statul riveran nu poate interzice sau impune schimbarea de drum navei streine, din cauza unei persoane ce se află la bord şi pentru care accesul în aceste regiuni este oprit.

Tot în acelaş sens sunt interzise dispoziţiile cu caracter executoriu sau măsurile conservatorii în materie civilă.

Regimul diferă când este vorba de nave staţionare în apele teritoriale sau în radele portului statului riveran.

Conferinţa dela Haga a precizat prin o dispoziţie specială dreptul statului riveran de a autoriza aplicarea dispoziţiilor respective din legiuirile sale, cu privire la nava streină ce se află în apele sale interne sau staţionează în marea teritorială.

Toate normele discutate până acum, atât în materie civilă cât şi penală, nu lămuresc însă chestiunea navelor exclusiv destinate unui serviciu guvernativ — nu comercial — care după cum ştim se găsesc în regimul analog navelor de război.

Această chestiune deşi sancţionată prin art. 10 al Statutului dela Haga, se referă însă la dispozţiunile dela Bruxelles 1926 şi anume : Dreptul statului riveran, pentru a impune respectul legilor sale în marea teritorială, implică — imperios necesar — dreptul de a efectua acte executorii contra navelor care violează aceste legi; şi aceste măsuri vor aplica eventuale sancţiuni când navele nu se vor supune. — In schimb în ceiace priveşte navele de război, s'a recunoscut statului riveran după cum ştim, dreptul de expulziune.

Toată lumea juridică este de acord că modul în care s'au rezolvat aceste probleme prezintă toate asigurările pentru a se putea trece cu curaj la ideia de codificare a dreptului maritim în ceiace priveşte marea teritorială.

Din acest punct de vedere opera înfăptuită de conferinţa dela Haga este deci utilă.

S'au precizat în felul acesta, ideia de extindere a mărei teritoriale, determinarea mărilor interne, zonele de mare cuprinse între arhipelaguri, etc., etc.

In consecinţă conferinţa dela Haga a uşurat în chip serios studierea ulterioară a problemelor de capitală importanţă necesară la marea operă de legiferare cu caracter internaţional.

Literatură

O poveste marinărească, pe care trebuia s'o scrie altcineva...

de MIHAIL NEGRU

Domnului Comandor Aurel Negulescu, şi tuturor Comandanţilor de vase sub pavilion românesc. — Omagială închinare şi foarte respectoasă imputare...

Trebue să mă hotărăsc să scriu eu, astăzi, o poveste marinărească, simplă şi adânc mişcătoare, poveste adevărată, la a cărei desfăşurare, ce e drept, n'am fost de faţă, însă pe care am trăit-o cu imaginaţia tot atât de adânc caşi omul care a asistat la ea, odată, de mult, în Biscaia, şi care n'a scris-o chiar el, nu ştiu de ce...

Golful Gasconic — acesta o ştie oricine — este o adevărată piatră de încercare pentru un marinar.

Apele lui, pururea răzvrătite şi veşnic în tumult, dau călătorului îngândurat senzaţia ritmului tragic şi neobosit al eternităţii...

Şi cine n'a trecut pe aici, măcar într'o singură cursă de toamnă — la vremea când toate Mările şi Oceanele Pământului se umflă năpraznic şi-şi răstoarnă fundurile ca împinse de dedesubt de o gingantică şi monstruoasă răsuflare, — cine n'a săltat măcar într'o cursă pe recile valuri vinete ale Biscaiei, nu poate spune c'a navigat.

Eu am trecut prin cuprinsul ei nu de mult, într'un drum care se sfârşea dincolo de Equator, pe emisferul de Sud al Planetei noastre.

Şi, revenit cu bine, — însă mai bolnav decât oricând de sfâşietoarea nostalgie a rătăcirii pe ape, — stam de vorbă, acum câtva timp, cu un vechiu şi distins marinar, un comandor, om în vârstă, dar mereu cu sufletul tânăr şi plin de avânt. Vorbeam amândoi de Biscaia, stând într'un birou de redacţie, scuturându-ne ţigările în scrumiera pusă lângă două ceşti cu cafea.

Nu ştiu dacă aţi făcut şi d-voastră observaţiunea, foarte adevărată, că ochii oamenilor cari au văzut multe lucruri şi multe făpturi, au un chip special de a privi...

Acest fel aparte de a considera elementele dimprejur, unora li se pare oboseală.

In realitate, eu ştiu că e altceva: E o totalizare subită, o instantanee adunare laolaltă, a atâtor aspecte deosebite şi depărtate ale vieţii, şi în acelaş timp şi o comparaţie, care îngăduie un fel de pătrundere a sensului intim şi direct misterios al vieţii pământeşti.

Aşa priveam noi amândoi, fumul ţigărilor noastre, în timp ce vorbeam rar şi vedeam ce fusese într'o zi mai de mult, în Biscaia...

*

...Iată un mic vas cu carcasa cenuşie roşiatică, navigând în Biscaia, într'o aspră dimineaţă de toamnă.

Valurile reci, vijelioase şi spumând sgomotos se înălţau cât munţii şi se surpau cu mugete, sfărâmându-se, căscând prăpăstii, şi înălţându-se din nou, spre a se nimici iarăşi.

Privită de departe, această lungăreaţă cutie cenuşie săltând amarnic, abia zărită pe imensitatea Oceanului îşi semnalează prezenţa jucătoare în cea mai curioasă şi mai slabă formă: o linie orizontală neagră — corpul vasului — şi două linii mici subţiri, verticale — catargele înfipte în ea. E un vas de petrol, sub pavilion românesc.

Dar în această tristă cutie, semănând câte odată cu un bizar sicriu plutitor, e viaţă... Acolo sunt oameni cari se mişcă, veghiază şi se frământă grozav.

Vasul a ieşit din coada unui ciclon care pornise nebun peste nesfârşirea apelor...

După ce vreme de o noapte întreagă a învârtit nava în loc, răsucind-o şi lăsând vântul de Nord-Est să fluere strident împrejurul catargelor, zgâlţâindu-le să le rupă, după ce a fluerat nebun umflând tenda s'o facă să plesnească, a pornit acum, bubuind cu zgomote de tunet, spre largul Atlanticului, îngrozind cu vârtejul lui pe alţi singuratici navigatori.

Saracul vas de petrol, îşi urmează cursa de dureri şi de griji, cu probleme de rezolvat în fiecare minut...

De opt carturi, ofiţeri şi oameni din echipaj nu dorm... In paturile din cazarmă, oamenii din echipagiu joacă, aruncaţi ca într'un drăcesc şi sinistru scrânciob, mugind şi el cum mugeşte tumultul apelor nemărginite afară...

Ciclonul, coada lui, a trecut depărtându-se, şi acum suprafaţa Oceanului joacă într'o hulă de mare intensitate, răspândind un frig pătrunzător în larguri şi pătându-i întinderea zbuciumată cu efemere pete de spumă fâşiitoare.

Comandantul e sus pe punte cu ofiţerul de cart. Cu şepcile îndesate pe ochi, cu viziera jos spre a adăposti privirea, ei scrutează depărtările posomorâte, cu binoclul în mână.

Tras la faţă, nemişcat, ca cioplit în piatră, timonierul, cu mâna pe cavile, repetă: — „Două grade la dreapta". —„Drept aşa!".

In liniştea plină de alarmă pe care numai Oceanul o cunoaşte, adâncurile apelor fâşie, răsturnându-se violent şi vântul rece sporeşte frigul care dominează întinderile vinete, în acest posomorât ceas al dimineţii de toamnă.

E Crivăţul. El ţine lung şi ascuţit, fluieră ca un uriaş şarpe îndârjit, trecând prin sarturi, se adună împrejurul coşului care varsă un slab fum cenuşiu sub cerul de plumb, şi hohotind începe să se fugărească sălbatec în jurul catargului din provă, voind să-l smulgă din loc.

Tancul în legănarea lui peste adâncuri, pare că tremură, aplecându-se când pe o coastă când pe alta şi scârţâind din toate încheieturile, săltând mereau şi urmându-şi cursa. Uneori, vântul lasă vasul şi se repede deasupra apelor, umflându-le, făcându-le să vuiască înfiorător şi spulberându-le crestele albe de spumă, cari nasc din nou, rânduri-rânduri.

O privire aruncată încă odată spre întinderea nemărginită naşte în sufletul comandantului speranţa că, poate vântul va mai scădea şi oamenii vor putea în fine să se odihnească.

Dar în înclinarea capului în jos, peste bord, şapca comandantului e prinsă de vânt. Ea sare şi, într'o mişcare de întoarcere, se loveşte de bordul vasului şi cade în apă...

Desigur, aceasta s'a mai întâmplat şi altor marinari, alte dăţi, de multe ori, şi li se va întâmpla şi multora... De obiceiu, marinarul rămas fără şapcă, rosteşte — fiecare în limba sa, — o expresie care nu se poate reda în scris.

Iată şapca comandantului cum joacă printre spumele valurilor cari se înalţă şi recad... Acum apare, acum piere din nou...

Dar ce însemnează asta?.

Timonierul s'a urnit din loc, a aruncat o privire în jos a văzut şapca, şi fără nici un cuvânt, s'a aruncat în apă după ea, cu mâinile strânse, cu capul înainte.

Iată-l înotând, afundându-se, scuipând apa şi săltând, fugind cu mâinile întinse după şapcă, aci gata s'o apuce, aci scăpând-o din nou....

Ochii comandantului, caşi ai ofiţerului de cart îl privesc de sus, depe comandă, cu o uimire nesfârşită.

Omul la ordine — care alerga şi a luat cârma când l-a văzut pe timonier aruncându-se în valuri — nu poate vede nimic din ce se petrece jos, dar pe chipul lui e zugrăvită cea mai mare nedumerire pe care a simţit-o vreodată vreun om.

Timonierul a prins şapca şi e prins şi el, la rândul lui.

Pe scara de pisică lăsată în grabă, nebunul suie cu apa şuruind pe el, şi vine în faţa comandantului.

Stă corect, în poziţie, cu şapca în mână, dar scuipă amărăciunea apei sărate din care a înghiţit din belşug.

Comandantul, cu părul răsfirat de vânt şi cu haina încheiată până la gât, îl străpunge cu privirea:

— Timonier, ai înebunit? Iţi dai seama ce ai făcut?...

— Domnule comandant, nu se putea altfel... Eu sau alt om dela bordul nostru, trebuia s'o prindem.

— Nu te înţeleg, timonier! Vorbeşte limpede!

— Trebuia, domnule comandant, s'o prindem cu orice preţ... Şapca d-voastră e şapcă de ofiţer... Ar fi găsit-o plutind... alte vase... Şi ar fi crezut că vreun ofiţer român a căzut în Mare... ori că s'a înecat vreun vapor de al nostru... Şi noi, domnule comandant, n'avem asemenea ofiţeri şi nici vapoarele noastre nu se îneacă... Asta să se ştie de toţi, domnule comandant...

Comandantul l-a privit cu un simţământ pe care n'are să-l uite nici când i se vor încrucişa mâinile pe piept...

Şi pe figura chinuită de sărăcie, trudă şi de nevoi multe, ca şi în ochii cari-l priveau drept, de sub fruntea udă de apa Oceanului, comandantul, care-a privit atâtea aspecte ale vieţii, a văzut sclipind un mare suflet plin de credinţă şi de demnitate, un suflet de erou fără teamă de moarte...

Ca o năvală de sânge cald i s'a ridicat fără voie spre inimă, făcând-o să bată repede, repede. Ar fi voit să-l ia în braţe pe timonier, şi să-l sărute....

Dar comandantul, cât timp e în cursă, nu trebuie să-şi arate emoţiile, oricare ar fi ele...

Drept care, doar ochii umezi, şi cu buzele tremurând tare, i-a strâns mâna, apăsat, timonierului, şi i-a spus, cu glasul inecat:

— Dute de-ţi usucă hainele, mă băiatule.. Nu vezi ce frigul dracului e?....

Timonierul a făcut înc'odată „drepţi" şi s'a întors pe călcâie, vrând să coboare îngusta scară a punţii de comandă.

Dar înainte de a ajunge în capul scării, s'a oprit un moment mirat, şi a făcut drepţi şi'n faţa ofiţerului de cart, pentru că acest tânăr ofiţer, care auzise, văzuse şi înţelese totul, acest ofiţer, el însuşi mişcat adânc, saluta cu mâna la vizieră, pe subalternul său, pe timonierul modest ce trecea, în capul gol, cu hainele lipite de piele, ude de apa Oceanului în care sărise...

*

Scârţâind din toate încheeturile, legănându-se peste întinderile frământate, micul şi vechiul vas de petrol îşi vedea de drum, călcând mereu peste adâncimi...

In singurătatea oarbă şi'n posomorâta zi a toamnei, nimic în vedere.

Vasul ţine mereu drept aşa, cu vânt tare din prova, mişcându-se sub cerul de plumb, căzut jos de tot.

Pe imensitatea Oceanului, cine l-ar privi de departe, ar vedea lunecând încet, într'o mişcare imperceptibilă, o linie negricioasă orizontală în care se zăresc înfipte două subţiri linii verticale.. Şi firește, nimeni n'ar bănui că acolo sunt oameni, cu dureri, cu speranţe şi mai ales cu simţământ al datoriei pentru care nici un elogiu nu e prea mare... Oamenii dela uscat nu ştiu nici-o dată ce este pe vapoare, şi multă vreme, încă, n'au să ştie...

Tancul merge înainte, şi timonierul, — (care se numeşte Strişca şi care nu ştiu pe unde s'o fi găsind şi ce-o fi făcând acum), — rămas numai cu o reţea de flanelă pe el, stă în cazarmă, răsucindu-şi o ţigare dintr'o veche cutie de tinichea, aşteptând să i-se usuce hainele şi să ia de cart... Iar comandantul, sus, îşi muşcă mereu vârful mustăţilor, fără să zică o vorbă...

*

Istoria de mai sus este adevărată, precum adevărat este numele timonierului, pe care trebuia să-l notez, negreşit.

Numele comandantului nu îl poate cunoaşte decât cine întoarce pagina, la început, să vadă cui îi e dedicată nominal povestea pe care a trebuit s'o scriu eu...

Reînviind eu acest episod, care ştiu bine că aminteşte nenumărate altele, de o egală înălţime, — însă nepuse pe hârtie şi ameninţând să se piardă pentru totdeauna, — am un sincer regret: Mi-ar fi trebui însuşirile divinului Loti sau ale marelui vrăjitor Claude Farrère, numai pentru această împrejurare...

Aşi fi găsit, în minunatul lor dar, şi mijlocul de a adresa, cu o infinită delicateţe şi cu o egală subtilitate, mustrarea mea respectoasă, — pentru inexplicabila lor tăcere, — adresată marinarilor cărora le e dedicată, în grup, povestea marinărească de faţă, care e povestea multor din oamenii echipagiilor comandate de ei...

Nota celui vizat

Povestitorul din auzite ale acelei întâmplări autentice, înflorite cu atâta talent, e un cunoscut iubitor al mării şi al marinarilor.

Imputarea sa, chiar de n'ar fi respectuoasă, e totuşi dreaptă. De aceia mă asociez la ea şi rog pe toţi camarazii mei, tineri şi bătrâni, atât din marina militară cât şi din cea comercială, să mediteze asupra ei.

Fiecare aveţi comori ascunse pe care publicul cel mare nu le cunoaşte; ele trebuesc scoase din santine şi date la iveală, pentru ca întreaga suflare românească, prin membrii Ligei, să afle isprăvile marinarilor noştri.

Scoateţi-le din fumul careului în care vă răscoliţi amintirile; lansaţi-le dincolo de puntea de comandă ce o măsuraţi în lungile ore ale carturilor de noapte!

Paginile revistei vă sunt deschise şi în ele toţi care iubesc şi se interesează de marină aşteaptă să trăiască clipele pline de emoţie prin care aţi trecut cu toţii.

Nu consideraţi revista ca ceva în care să citiţi ceeace ştiţi cu toţii, — ci să scriţi ceiace se aşteaptă de 95% dintre cititori de toate vârstele, din toate clasele societăţii.

Jos deci cu modestia, caracteristică marinarului; în interesul cauzei scriţi tot ceiace vi s'a întâmplat mai de seamă, ceiace aţi aflat, extrageţi din ceiace aţi citit tot ce găsiţi înălţător din punct de vedere marinăresc.

Nu uitaţi că revista noastră nu e de specialitate, ci de propagandă. Profitaţi de faptul că vă oferă *gratuit* ori ce carte aţi dori, cu unica obligaţie de a-i face o recenzie. La invitaţia noastră nu am primit de cât o singură cerere din partea unui domn inginer de mine din Brad!

Nici concursul cu premii pentru vocabularul maritim nu a atras pe nimeni dintre marinari!

Din toată inima mă adresez mai ales celor tineri: citiţi şi scriţi căci cu nerăbdare cei din colţuri îndepărtate, aşteaptă să afle ceiace povestiţi celor puţini cu cari sunteţi în contact vara.

C-dor NEGULESCU

MEMORIU DE RĂZBOI ŞI REVOLUŢIE

— Peripeţiile unui vapor românesc în Rusia —

de Cpt. (R) ZAGOREANSCHI-KISEL
Membru în Comitetul Ligei Navale (secţia Sulina)

Ziua următoare au sosit la noi trei delegaţi şi ne-au cerut să ducem în Trebizonda pe delegaţii guvernului lor pentru tratative de pace cu Turcii.

...A fost convocat meetingul. Echipagiul întâi a refuzat categoric, însă după ce reprezentanţii au promis să doneze douăzeci de mii ruble pentru „biblioteca (?) crucişătorului", au fost primiţi... După o zi, a sosit delegaţia compusă din 30 oameni printre cari, mi-a atras atenţia un domn simpatic, de o vârstă destul de înaintată, — doctorul Gambaşidze. Om foarte bine crescut, studiase medicina la Sorbona ; în scurt timp am legat cu el un fel de prietenie.

Sosind la Trebizonda, delegaţii au stat încă două zile la bord, iar doctorul Gambaşidze, trecea des pe la cabina mea, întreţinându-ne foarte prieteneşte. Ca să nu fim înţeleşi de nimeni, vorbeam franţuzeşte. Intr'una din aceste convorbiri, doctorul Gambaşidze mi-a spus gândurile lui secrete :

— „Ştiţi bine, c'am format guvernul independent din Transcaucazia. In Rusia se petrece ceva de nedescris, iar noi vrem să scăpăm ţara noastră de distrugere, hotărându-ne să luptăm pe toate căile !... Avem nevoie de flotă, circa de 2—3 transporturi militare şi de un crucişător cum e acesta !

Inţeleg bine că marinarii voştri, după două-trei zile se vor plictisi stând aicea şi.. plecând veţi părăsi delegaţia noastră.

Ce atitudine vom avea atunci în faţa Turcilor ? !...

Spuneţi vă rog, dacă am stărui, Ţentro-flot nu ar consimţi, a ne vinde acest crucişător ?

— „....De-a vinde spuneţi ? !... Asta-i cu totul imposibil", i-am răspuns. In primul rând crucişătorul aparţine României, aşa că „Ţentro-flot", în nici într'un caz nu-l poate înstrăina ; iar în al doilea rând, nu aveţi cu cine vorbi la bord.

Aveţi însă o singură cale : de a acapara crucişătorul cu forţa ! Ofiţerii, desigur, vor rămâne în serviciul vostru neavând altă scăpare, iar echipagiul puteţi în mare parte a-l debarca, înlocuindu-l cu voluntari".

Dând acest răspuns doctorului, aproape fără a-l judeca, am început apoi să cuget mai adânc cum s'ar putea aduce aceasta la îndeplinire, viaţa pe zi ce trecea devenind cu totul imposibilă.

Delegaţia guvernului Transcaucazian s'a instalat într'o vilă din oraş, destinată de comandamentul turcesc.

Oraşul se schimbase foarte mult :

Turcii harnici, au curăţat noroiul şi spre marea mea mirare, am constatat că oraşul era pavat. Au ridicat sutele de căruţe abandonate şi miile de cadavre de cai; pe stradă se vedeau soldaţi disciplinaţi, iar marinarii noştri, cărora li s'a permis eşirea în oraş de către comandamentul turc, au avut şi ei o purtare mai ordonată.

Din Constantinopol, sosise un distrugător care a adus delegaţia turcă pentru tratative. Am primit încuviinţarea să vizitez distrugătorul, fiind foarte amabil primit de comandant, care personal ne-a întors vizita.

Nu ştiam însă unde să mă ascund de ruşine, pentru că la sosirea comandantului pe crucişător, a fost foarte obraznic măsurat din cap până în picioare de către echipagiul nostru, care-l înconjura ca o ceată dezordonată, cu beretele date pe ceafă şi mâinile în buzunare...

După vr'o două zile, am primit un radio din Sevastopol, care ne-a înştiinţat încheierea păcei de la Brest-Litovsc, specificând totodată că toţi marinarii sunt lăsaţi la vatră şi că flota va fi servită numai cu voluntarii cari vor rămâne pe loc.

Echipagiul hotărâse plecarea imediată la Sevastopol şi numai cu mare greutate l'am putut convinge să nu părăsească delegaţia guvernului Transcaucazian la voia soartei, că trebue să o ducem la Batum. Turcii, înadins prelungeau tratativele, în timp ce armata lor continua ofensiva.

Astfel, în acest timp ei au cucerit Cars-ul, iar până la Batum nu rămânea mai mult de 100 kilometri. Lăsând câţiva din ei pentru a continua tratativele, delegaţia a hotărât înapoierea.

Sosind în Batum, echipagiul a decis imediat plecarea la Novorosisc, pentru lichidarea proviziilor şi înapoierea la Sevastopol. Dar de data aceasta, nu mai aveam păcură. Şi nu era nici în cisternele marinei militare dela uscat.

Ni s'a făgăduit că în curând va fi reparată conducta ce aduce petroiul din Bacu la Batum, sau că se va aduce păcură cu vagoane.

A trebuit să aşteptăm...

Această aşteptare însă scosese din fire echipagiul, şi tot necazul lor au căutat să-l reverse asupra ofiţerilor. Eram urmăriţi peste tot cu priviri duşmănoase şi aluzii înţepătoare.

In acelaş timp doctorul Gambasidze a început s'aducă la îndeplinire planul chibzuit.

15) CONSPIRAŢIA.

Intr'o zi, pe când mă plimbam pe stradă, am fost acostat de un băieţaş, care mi-a dat o scrisoare. Era de la Gambasidze. El mă ruga să trec pe la dânsul până la orele 8 seara, dar înainte de a intra să sun de cinci ori la rând.

Am înţeles că la dânsul a fost o consfătuire conspirativă şi plecând de pe crucişător, am luat toate măsurile de precauţie pentru a nu fi observat de nimeni. Printre persoanele găsite la doctor, era şi un ofiţer de marină în flota Baltică, căpitan comandor de rezervă prinţul Ceavciavadze.

S'au făcut diferite planuri cum trebuia să fie acaparat crucişătorul şi odată cu el trebuia să fie capturate şi alte patru transporturi militare care se aflau în port, precum şi câteva masuri.

Toată operaţia trebuia să fie condusă de colonelul prinţ Ghelovani, iar atacul împotriva masurilor şi a *„Regelui Carol"*, ca partea cea mai grea, de căpitanul comandor Ceavciavadze.

Când am întrebat în ce noapte a fost fixată operaţia, discuţia a fost imediat schimbată.

Au trecut două zile şi deodată am primit trei vagoane de păcură; a fost numai decât încărcată şi după un meeting furtunos, s'a hotărât plecarea în miezul zilei următoare la Novorosisc şi Sevastopol.

După meeting, a intrat în cabina mea Gutman.

— Domnule Căpitan, — a şoptit el cu voce trepidantă, mereu uitându-se spre uşă cu coada ochiului — sfătuiţi-mă ce să fac ? Echipagiul mă ameninţă pe faţă cu moartea. Ei cred că am bani şi mereu cercetează prin lucrurile mele, aşa că cele câteva mii de ruble ce am câştigat, sunt obligat să le port bandajate la picior. Cu nici un preţ nu mă întorc la Sevastopol şi vreau să fug de pe crucişător chiar azi !"...

Am căutat să-l liniştesc cum puteam mai bine spunându-i că pentru a fugi, o să aibă de ajuns timp, şi că am să-l vestesc la momentul oportun. M'am dus imediat la doctorul Gambaşidze.

— „Dacă noaptea aceasta crucişătorul nu va fi luat prin surprindere, toate planurile voastre vor cădea, pentru că mâine la prânz plecăm".

Gambaşidze a căutat să mă convingă că totul e pregătit, şi că

chiar în noaptea asta de patru-cinci Martie, un atac va fi întreprins asupra crucişătorului. M'am întors pe vas, complect copleşit de gânduri. Am voit să comunic cuiva taina mea, însă m'am ferit pentrucă timpurile acelea erau aşa de blestemate, încât chiar fiul nu avea încredere în tatăl său.

Dintre toţi ofiţerii eram mai bine cu doctorul Boris Pencovschi.

Simţindu-mă prea singuratic, am invitat pe doctor să mergem împreună să ne plimbăm. Ne-am dus cât se poate mai departe, prin splendida grădină exotică a Batumului. N'am putut să mă stăpânesc şi i-am povestit totul. Expunerea mea, a făcut cea mai mare impresie asupra doctorului.

Un moment a zâmbit bucuros, iar pe urmă mi-a spus :

— „Mi-e frică, Victor, că Georgienii vor avea teamă în ultimul moment şi nimic nu va eşi din planurile tale, iar noi toţi vom pieri !"....

Aceasta m'a îngrijorat şi mai mult...

Ne-am întors la vas. Acolo, am aflat că toţi ofiţerii sunt invitaţi la un dineu la cercul ofiţerilor garnizoanei din Batum.

Am înţeles din aceasta că Georgienii având frică de ofiţeri, au hotărît să-i invite pentru a vedea ce fel de oameni sunt şi dacă nu puteau să-i îmbete.

Seara, pretextând că mă doare capul, nu m'am dus la cerc. A rămas şi doctorul. Pe vas însă, tot nu puteam să stăm şi de aceia punând prin buzunare toţi banii disponibili, — pentru o eventuală fugă, — ne-am hotărât să ne distrăm, ducându-ne la teatru. Se juca opereta „Clopetele din Corneville" care s'a terminat la miezul nopţii.

Intorşi la crucişetor, pe la orele 1 noaptea, au venit şi ceilalţi ofiţeri. Erau bine dispuşi sub influenţa băuturii, şi în curând au intrat prin cabinele lor.

Numai sublocotenentul Gluhovschi, un polonez inteligent şi fin, m'acostase şi totuşi ferindu-se mi-a spus :

— „Ştii Victor, că azi la serată, Georgienii ne-au dat a înţelege ceva ?

Ai noştri nu şi-au dat seama, dar mie mi se pare că tu ştii ce-au vrut să spună ei ! Te rog spune-mi şi mie !

— „Nu ştiu nimic precis ; dar noaptea aceasta mai bine dormi fără să te dezbraci !".

După aceasta ne-am despărţit.

S'a stins viaţa pe crucişător... Nervii mei erau încordaţi în aşa hal, că o sudoare rece îmi acoperea frruntea. Mi-am luat rămas bun dela doctorul care ofta mereu de frică şi m'am dus spre cabina mea.

In întunericul coridorului deslusesc figura lui Gutman. Luându-l de mână, i-am şoptit hotărât :

— Fugi imediat în strada Tiflisului 17, şi spune acolo că dacă nu va fi îndeplinit imediat ce-a fost chibzuit, totul e pierdut !... Dacă vrei, poţi rămâne acolo, iar dacă vrei să pleci acasă, acuma este pentru tine momentul cel mai potrivit. Adio Gutman,... şi zicând aceste cuvinte l'am sărutat.

Am intrat în cabină şi fără să mă dezbrac, m'am culcat.

Nu-mi aduc aminte cât timp am dormit... Ştiu că m'a deşteptat sgomotul unei salve de arme şi strigăte prelungite de „Ura" ce răsunau pe punte.

Am sărit în picioare şi m'am îndreptat spre cabina doctorului spre a-l trezi şi pe el.

Tot crucişătorul parcă înviase, oamenii fugiau sunând armele în toate părţile... „Balticul" sărise din cabina sa strigând să se oprească dinamul, lucru ce se făcu, înnecând totul în beznă...

Se auzea numai vocea plângătoare a doctorului :

— Camarazi, dragii mei... nu trageţi în ei ! Sunt mai numeroşi decât voi şi veţi fi omorâţi !

Pe puntea superioară, se auzeau tropote de paşi în dezordine. Am simţit că dacă în momentul acesta nu voiu lua o decizie eroică, totul va pieri... Dibuind, am început să mă urc pe scară şi ajungând în capul ei, am deschis larg uşa dela încăperea clasei I-a, sărind pe punte. Aproape în acelaş moment, a răsunat o salvă şi câteva gloanţe şuerând au lovit în peretele încăperii.

— Proştilor !... — am strigat. — Opriţi imediat tragerrea. Am vorbit eu cu prinţul Ghelovani şi pricep atacul vostru. Cine vă comandă ?

Din mulţime, cu paşi nedecişi, s'a desprins un tânăr ofiţer, căruia îi spusei :

— N'aveţi frică şi intraţi după mine. Dacă veţi şovăi pe punte, atacul vostru nu va reuşi.

Cu multă precauţie, gata de tragere, Georgienii au intrat după mine în încăperea clasei I-a şi au început să se împrăştie în tot vasul. Marinarii, unul câte unul, au fost scoşi şi alineaţi pe dig.

...Era în revărsatul zorilor... Lângă uşa de intrare dela clasa II-a, era întins cadavrul unui ofiţer Georgian.

Cum schela la mal, pe care au intrat Georgienii, a fost pusă la pupa vasului, după salva lor rău chibzuită, Georgienii au sărit spre uşa clasei II-a. Primul a pus mâna pe clanţa uşei şi a deschis... Un glonte bine tras al „Balticului" îl doborî pe loc. Aceasta, a pus pe atacatori în complectă derută şi, dacă nu aş fi deschis uşa la clasa I-a, totul era perdut.

In curând echipagiul tot era scos pe mal şi imediat a apărut. foarte bucuros de succesul său, prinţul Ceavciavadze. Marinarii din echipaj aveau capetele plecate, — cei mai îndrăzneţi din ei pierduseră curajul, iar când trecui pe lângă ei, unii plângeau întrebându-mă dacă vor fi împuşcaţi.

Am ales o parte din echipagiul vechiu şi pe toţi românii, iar ceilalţi, înconjuraţi de un cordon tare, au fost duşi la închisoare. Cu ei, s'au dus şi o parte din ofiţeri ca să-i conducă la închisoare, cedând cererei şi fricii ce aceşti nenorociţi o aveau de a nu fi împuşcaţi în închisoare. Mai târziu apoi, cu rândul, veneam la închisoare aducându-le ţigări şi merinde.

Nu aş şti să spun dacă mila pentru ei, sau teama că odată soarta se va întoarce şi contra noastră, ne-a dictat purtarea aceasta.

16. ORGANIZAREA FLOTILEI REPUBLICEI TRANSKAUCAZIENE.

In seara aceleaşi zile, am fost invitat la consiliul de Miniştri al Republicei Transcaucaziene, care era întrunit chiar sub preşedinţia preşedintelui Republicei Tşhenecheli. Mai toţi erau socialişti revoluţionari încercaţi. Am făcut cunoştinţă cu Tşheidze şi Noe Ramişvilli, oameni renumiţi în toată Rusia. Toţi aceştia, începuseră revoluţia în Petrograd şi neştiind cum s'o mai stăpânească, s'au refugiat în Caucazul lor, căutând să inaugureze fericirea socialistă a Internaţionalei a II-a aci, alcătuind o nouă republică. A fost prezent şi Ceavciavadze şi numai aici am înţeles însfârşit, că omul acesta e o complectă nulitate, lipsit de orice capacităţi administrative. La toate întrebările lui Tşhenecheli se bâlbâia în aşa mod, că nimeni nu putea înţelege nimic. Văzând că din această şedinţă nu va eşi nimic, şi întrucât trebuiau luate anumite măsuri grabnice, căci toate vasele acaparate erau în complectă stare de anarhie, pe lângă că fuseseră în parte jefuite — aşa pe „Regele Carol" se furase toată argintăria de masă şi chiar câteva lucruri din cabina comandantului — hotărâsem să iau iniţiativa propunând ca Ceavciavadze, fiind Georgian şi drept recompensă pentru eroicul său atac, să fie numit comandantul flotei Transcaucaziene, numirile necesare în marină urmând a le complecta el.

Ceavciavadze se simţea foarte încântat de noua sa misiune.

Adevărul este că la Batum, în tot timpul războiului, a fost baza marinei militare, căreia îi fusese ataşate un grup de masuri antisubmarine şi câte-va torpiloare. Totul era sub ordinele Comandantului Grupului de Est al Mării Negre, Contra-Amiral Osteletchi, care în timpul revoluţiei nu a jucat nici un rol, iar în timpul atacului lui Ceavciavadze, s'a făcut nevăzut. *(Va urma)*

CRONICA

Ghiaţa salvatoare

Un grup de savanţi germani şi elveţieni au pus în aplicare salvarea unui vaporaş înecat în lacul Zürich, folosind un procedeu destul de ingenios.

Cu ajutorul scafandrilor, au aşezat în interiorul navei înecate, o maşină de făcut ghiaţă care pusă în funcţiune a făcut ca toate găurile pe unde intrase apa în vas, să fie astupate cu capace de ghiaţă ; apoi apa rămasă neînghеţată a fost pompată afară şi vasul a eşit la suprafaţă. Salvarea aceasta s'a făcut într'un loc unde lacul are o adâncime de 40 m.

Un alt inginer, englez, Gerckes s'a gândit să folosească apa înghеţată în alt chip. Şi experienţele sale au fost făcute tot la un lac din Elveţia.

Pentru a apăra coastele bătute de valurile cari mereu rup digurile de piatră, el înolcuieşte aceste diguri cu o reţea de tuburi prin care circulă amoniac, întocmai ca la o maşină frigoriferă ; în câteva ore o pătură considerabil de groasă şi rezistentă, acoperă tuburile, şi ar trebui o săptămână întreagă pentru a putea fi topită.

E interesant cum în cazul acesta, ghiaţa, e un mijloc de apărare contra efectelor destructive ale apei. E clar însă că acest dig nu ţine decât atât timp cât va circula amoniac prin tuburi.

Ar fi foarte curios de aflat dacă şi în regiunile tropicale se poate menţine această utilizare, dacă nu cumva căldura învinge puterea amoniacului din tuburi.

In orice caz trebue să recunoaştem că mintea omenească nu încetează o clipă să ne aducă noi surprize în a utiliza în toate domeniile practice diferite descoperiri şi invenţii care stau la îndemâna tuturor şi care par pentru moment că nu ar avea utilizări Cine de ex. şi-ar fi închipuit că ghiaţa artificială care obişnuit o întrebuinţăm la răcirea alimentelor şi păstrarea lor, ar putea fi întrebuinţată şi ca dig, şi încă ce dig rezistent, durabil şi eftin ?

Z. N.

O utilă experienţă aluvionară

In numeroase ziare şi în revista noastră, au apărut diferite articole în cari autorii făceau cunoscută starea agravantă a depunerilor dela gura Sulinei, depuneri aşa de importante încât cu toate sforţările Comisiunei Europene a Gurilor Dunării se prevedea condamnarea actualei eşiri navigabile care, datorită repeziciunei cu care înaintează depunerile braţului Stari-Stambul s'ar împotmoli în vre-o 15 ani. (Rom. Maritimă şi Fluv. pag. 90 No. 4 din 1932).

Au fost propuse diferite remedii, între cari : astuparea braţului Stari-Stambul (marele vinovat al depunerilor) sau tăerea unui canal care să ducă apele braţului Sulina într'un loc ferit de depuneri la gură, mai la Sud de port, sau aducerea în stare de navigabilitate a braţului Sfântu-Gheorghe, etc...

Toate aceste lucruri costă mult, enorm de mult, şi afară de aceasta s'ar putea prea bine să nu dea rezultatele dorite, pentru că, după cum prea bine se spunea în No. 4 al revistei noastre, d-l R. N. referindu-se la soluţia prelungirii digurilor actuale ; „Fenomenele *hidraulice nu se pot prevede* cu preciziune. Technicienii nu pot afirma cu exactitate ce s'ar întâmpla dacă s'ar prelungi digurile de la Sulina cu încă 2 sau 3 mile". Ori dacă technicienii nu pot afirma cursul fenomenelor hidraulice, e foarte clar că C. E. D. nu se poate aventura în lucrări de experienţă care pe lângă că ar costa prea mult, nu ar duce nici un rezultat pozitiv.

Astăzi însă, C. E. D. nu cu mari cheltueli ar putea rezolva întrucâtva problema eşirei navigabile studiind cu ajutorul unei maşini minunate, conformaţiile viitoare ale Gurilor Dunării datorite în parte tocmai acelor fenomene hidraulice pomenite de d-l R. N.

E vorba de o maşină realizată de inginerii puşi să studieze şi să găsească remediu pentru a împiedica împotmolirea care ameninţă portul Rangoon (India).

Această maşină ingenioasă se află instalată în subsolul clădirei University College din London, şi nu e alceva decât o reproducere fidelă redusă la scară a portului Rangoon cu împrejurimile, râul Rangoon, râul Sittong şi o parte a golfului Martaban. — Partea interesantă a acestei maşini este aranjamentul şi calculul micilor măşinării electrice cari fac să fie reproduse la aceaş scară şi toate fenomenele naturale cari sunt în legătură cu depunerile de nisip ale acelei regiuni. — Astfel : apa râurilor curge dintr'un rezervor special amenajat cu robinete cari în mod automat şi după calculele făcute, regulează debitul de apă şi viteza râurilor în legătură cu diversele epoci de ape mici (secetă) sau ape mari. Marea are aceeaşi salinitate ca în natură, iar mişcările ei ritmice, fluxul şi refluxul, sunt produse prin ridicarea şi coborârea unui piston orizontal, greu de 3 tone. Mişcarea acestui piston provocător de maree, a fost calculată aşa fel ca în interval de 77 secunde să se reproducă o maree ; cu alte cuvinte în 15 ore de funcţionare, maşina produce mareele corespunzătoare unui an întreg, deci într'o săptămână observatorii pot să-şi dea seama de evoluţia a 11 ani şi ceva.

Vânturile regulate ale regiunei, musonii, sunt reproduse de ventilatoare speciale care suflă după cum suflă şi musonii în diferitele anotimpuri. Vânturile neregulate au fost neglijate pentru că şi influenţa lor la depuneri este neglijabilă.

Natural că pentru ca rezultatele să iasă cât mai conforme cu aşteptările , s'au făcut numeroase, diferite, migăloase şi repetate studii şi calcule în diferite epoci ale anului. De exemplu pentru alegerea celor 12 tone nisip necesar miniaturei, (nisipul a fost luat din Anglia) s'au făcut comparaţii între nisipul de Rangonn şi cel din Anglia studiindu-se 1100 grăunţe de nisip de Ragoon cari au fost măsurate, cântărite şi microfotografiate în acest scop [1]).

Pentru ca mişcările nisipului aluvionar să poată fi mai uşor observabile, cele 12 tone nisip au fost colorate cu o culoare vie.

Compoziţia apei râurilor şi a mării a fost stabilită deasemeni prin numeroase studii.

Intreaga reproducere a portului Rangoon nu este însă cea actuală, ci a Rangoon-ului din 1877. Mişcarea mareelor a fost reconstituită prin calcul până la acea dată. De când a început să funcţioneze maşina, până acuma, s'a scurs doar vreo 60 ani. Când se va ajunge la anul în curs, inginerii îşi vor putea da seama dacă maşina a dat rezultatele bune, comparând situaţia actuală a portului cu aceia redată de maşină. Atunci, dacă configuraţiile vor fi conforme cu realitatea, maşina îşi va urma cursul şi va arăta ce configuraţii va avea regiunea în viitor, ex. în anul 2000. Având acele rezultate, e clar că se poate reconstitui iar configuraţia actuală, căreia i se vor face modificări (diguri etc...) şi care astfel modificată va fi din nou experimentată până ce viitoarele noi configuraţii vor fi cele dorite de ingineri.

Să sperăm că experienţa dela Rangoon va reuşi, şi atunci acelaş sistem va putea fi adaptat tuturor regiunilor care suferă de aceleaşi incoveniente. Dar chiar dacă experienţa dela University College nu ar reuşi (căci s'ar putea să existe anumite erori de cal-

---

[1]) Ne putem întreba însă dacă aceste operaţii atât de migăloase şi cu şanse de erori nu ar fi putut fi evitate dacă cele 12 t. nisip ar fi fost aduse chiar dela Rangoon, sau dacă nu era cazul ca întreaga instalaţie să fie făcută la Rangoon.

cul, fenomene destul de importante cari nu au fost puse pentru că nu au fost remarcate) noi am putea încerca această experienţă la Gurile Dunării, mai ales că maşina se va simplifica mult având în vedere că nu va fi nevoe de *maree* nici de *musoni*. — Comisiunea Europeană a Dunării a împlinit de curând 3/4 de veac de existenţă şi desigur că în arhivele sale se află şi situaţia Gurilor Dunării aşa cum a evoluat timp de 75 ani şi imitând sistemul inginerilor dela Rangoon cari au reconstituit regiunea dela 1877, se poate face acelaşi lucru şi la noi reproducând situaţia dela 1857.

In sfârşit comisiunea de studii asupra Gurilor Dunării are un mijloc nou şi parcă mai sigur întru fixarea soluţiilor problemei ce i s'a dat spre rezolvare.

Locot. Z. NEGULESCU
din Serviciul Hidrografic

Marinari-Pompieri

De cele mai multe ori, omul, până nu a avut de suferit odată de pe urma unui fapt sau împrejurare nu-şi ia dinainte măsuri de prevedere, sau dacă le ia, o face de cele mai multe ori numai ca să impace forma.

Pichetul de incendiu de pe Ile de France

Ştiut este de oricine că orice vas, în special cele de pasageri au un anumit număr de bărci, zise de salvare, ale cărei construcţie, număr, dispozitive de lăsare la apă, dispoziţii la bord etc., sunt reglementate în scopul de a fi în adevăr utile scopului lor.

Ştuit este de oricine că orice vas este prevăzut cu tubulaturi, instalaţiuni şi aparate speciale contra incendiilor, că fiecare vas are un rol de incendiu pentru echipaj.

Dar din nenorocire nu de puţine ori s'a constatat că toate aceste prevederi contra sinistrelor maritime, nu sunt luate decât de formă, că instalaţiunile şi aparatele nu sunt la bord decât pentru a împăca numai din punct de vedere formal regulamentele ce le cer. Astfel, bărcile de salvare când se lasă la apă se constată că fac apă pentrucă nu au mai fost lăsate cu lunile, curenţii dela grui se rup pentrucă nu au mai fost încercaţi şi au putrezit, că apa dulce din butoiaşul ce trebue să fie în orice barcă de salvare lipseşte, sau dacă se pune atunci, curge, că în caz de incendiu tocmai atunci furtunurile curg fiind putrezite, extinctoarele nu mai funcţionează fiindcă soluţia din ele e veche, că valvulele dela tubulaturi sunt înţepenite, etc...

Şi numai un comandant care a pătimit din cauza celor înşirate mai sus, va şti să dea atenţia cuvenită măsurilor de prevenire impuse de regulamente făcând ca ele să fie respectate nu numai din punct de vedere formal dar şi în fond.

Numai catastrofele recente ale lui „Phillippar" şi „Atlantique" au făcut ca în Franţa, companiile de vapoare să dea mijloacelor de salvare şi protecţie contra incendiilor o atenţiune cu totul deosebită.

Aceste societăţi au creat corpuri speciale de marinari-pompieri la bordul navelor, care au făcut în prealabil o instruire în acest sens în Corpul Pompierilor din Paris. Astfel, pe „Ile-de-France", o asemenea echipă este cazată într'un post central legat telefonic cu toate serviciile bordului. In acest post echipa ia masa, doarme.

Pichetul de incendiu de serviciu din o zi oarecare este gata îmbrăcat cu ţinute speciale, prevăzut cu măşti cu oxigen pentru respiraţie, unelte şi aparate de lucru contra incendiilor, etc., gata de intervenţie la orice chemare.

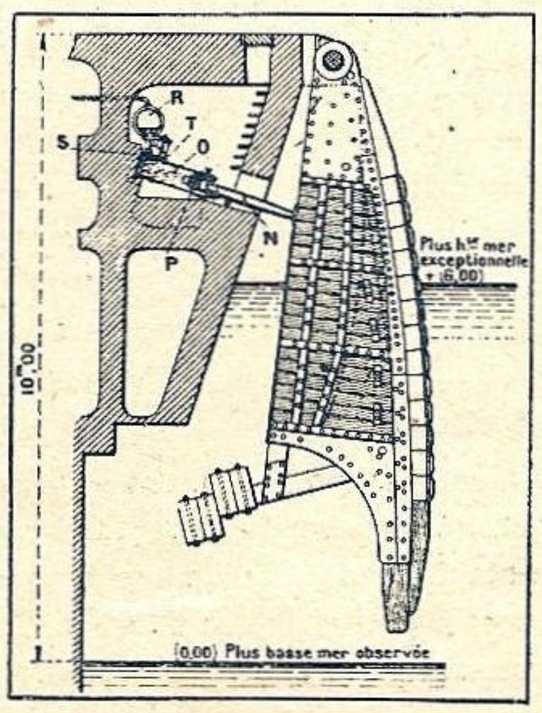
Alţ:i, sunt împărţiţi în tot vaporul supraveghind mereu aceleaş anumite sectoare. Fiecare sector este prevăzut cu tot ceeace e necesar înăbuşirii unui început de incendiu. Facţionarul semnalează orice incident în legătură cu apa sau focul ce i-ar părea că periclitează siguranţa vasului.

Când violenţa incendiului sau imposibilitatea astupării vreunei găuri de apă prea mare, depăşesc puterile numărului pichetului de marinari-pompieri, numai atunci se dă alarma generală şi numai atunci intră în funcţiune întreg personalul navei. Afară de aceste măsuri care se referă mai mult la materialul-om, se fac necontenite studii asupra perfecţionării sistemelor de siguranţă şi izolare a canalizaţiilor electrice, asupra impregnării lemnăriei navelor cu soluţ:i incombustibile, asupra micşorării la maxim a coeficientului de ardere a văpselilor, etc., măsuri şi studii care aplicate pe noile pacheboate în construcţie, — ex. la Normandie — sunt menite a mări la maximum siguranţa la bordul navelor.

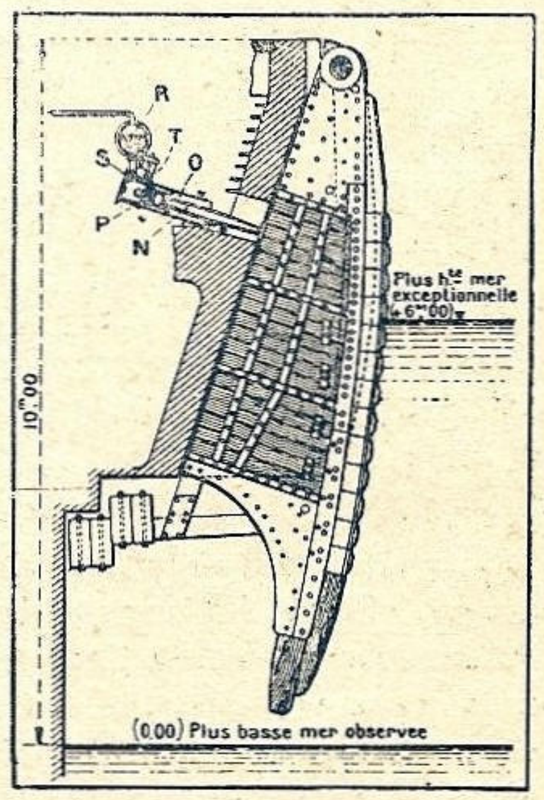
Mirth.

Apărători Hidrostatice

Acostarea unui vapor la cheu, când vântul şi hula intră în joc, nu-i tocmai uşoară, chiar cu ajutorul remorcherelor. Cu toate baloanele, apărătoarele fixe, deseori bordajul e burduşit, putând chiar periclita siguranţa vasului.



Poziţia normală a apărătoarei



Poziţia apărătoarei în timpul acostării

In Franţa s'a experimentat cu succes o apărătoare care se bazează pe acelaşi principiu ca cel aplicat la trenuri spre a le înfrâna reculul.

De-alungul cheului, din 20 în 20 de metri s'au instalat nişte balansiere de oţel, căptuşite în afară de lemn, care primesc lovitura bordajului vasului ce acostează. Dacă după izbitură balansierul s'ar lovi de cheu, bine înţeles, că efectul ar fi nul. Balansierul e înfrânat însă de o frână hidraulică 0 aşezată în cheu.

Balansierul lovit, împinge un piston P prins cu ajutorul unei biele N. Pistonul pătrunde în cilindrul 0 şi dă afară forţat uleiul, care trece prin jghiaburi T în rezervorul R.

Avântul cu care nava a venit la acostare e astfel înfrânt şi balansierul cată a reveni în poziţia iniţială, pistonul P se întoarce de-asemenea înapoi, aspirând uleiul din rezervorul R printr'o supapă S. Aparatul e astfel gata a face faţă unei noi isbiri.

Balansierul are o înălţime de 9,42 m. şi cântăreşte 32 tone. S'a calculat că 4 balansiere sunt de ajuns pentru a opri avântul unei nave de 60.000 tone care s'ar apropia de cheu cu o viteză de 40 centimetri pe secundă.

Experienţele s'au făcut cu gigantul *„Champlain"* în portul *Verdon*. Un singur balansier a fost isbit şi totuşi nu a mers până a se lipi complet de cheu.

Aceste apărători cu amortisor hidraulic se vor generaliza în toate porturile şi nu ne îndoim că vor fi instalate şi la Constanţa, la ale cărei cheuri acostează transatlantice, iar resaca face multe necazuri.

M. D.

Un plan de raţionalizare a navigaţiei balcanice.

După un plan al Camerei Balcanice de Comerţ din Istambul, ar urma ca marinele balcanice mai puţin dezvoltate: albaneză, bulgară şi română, să se ocupe exclusiv cu navigaţia costieră, în timp ce Jugoslavia şi Grecia ar asigura traficul spre Africa şi America, iar Turcia spre Indii şi Extremul Orient. Alături de pavilionul naţional, se va arbora şi pavilionul Uniunei Balcanice.

Nostromo

Un nou cod internaţional de semnale

La 1 Ianuarie va intra în vigoare un nou cod internaţional de semnale în locul celui dela 1897 în serviciu acum.

Noul cod, prin noua redactare şi aranjare, elimină confuziile şi neajunsurile codului de până acum şi utilizează 40 pavilioane din care: 26 pavilioane (C şi G au fost transformate din flamuri în dreptunghiulare) alfabetice, 10 pavilioane numerice, 3 flamure pentru I, II, III repetare a unui pavilion, şi Caracteristica sau Zăritul Internaţional. Semnalele de mare distanţă au fost suprimate

Mirth

Srptămâna maritimă în Anglia

In cursul lunei August s'a organizat de către autorităţi şi *Navy League* aşa zisa Săptămâna maritimă.

Scopul instituirii acestor serbării a fost acela de a risipi ignoranţa publică în materie navală şi de a aduna fonduri de ajutorare a azilurilor de bătrâni marinari, orfelinate, spitale maritime etc... care în Anglia se susţin mai mult din caritatea publică.

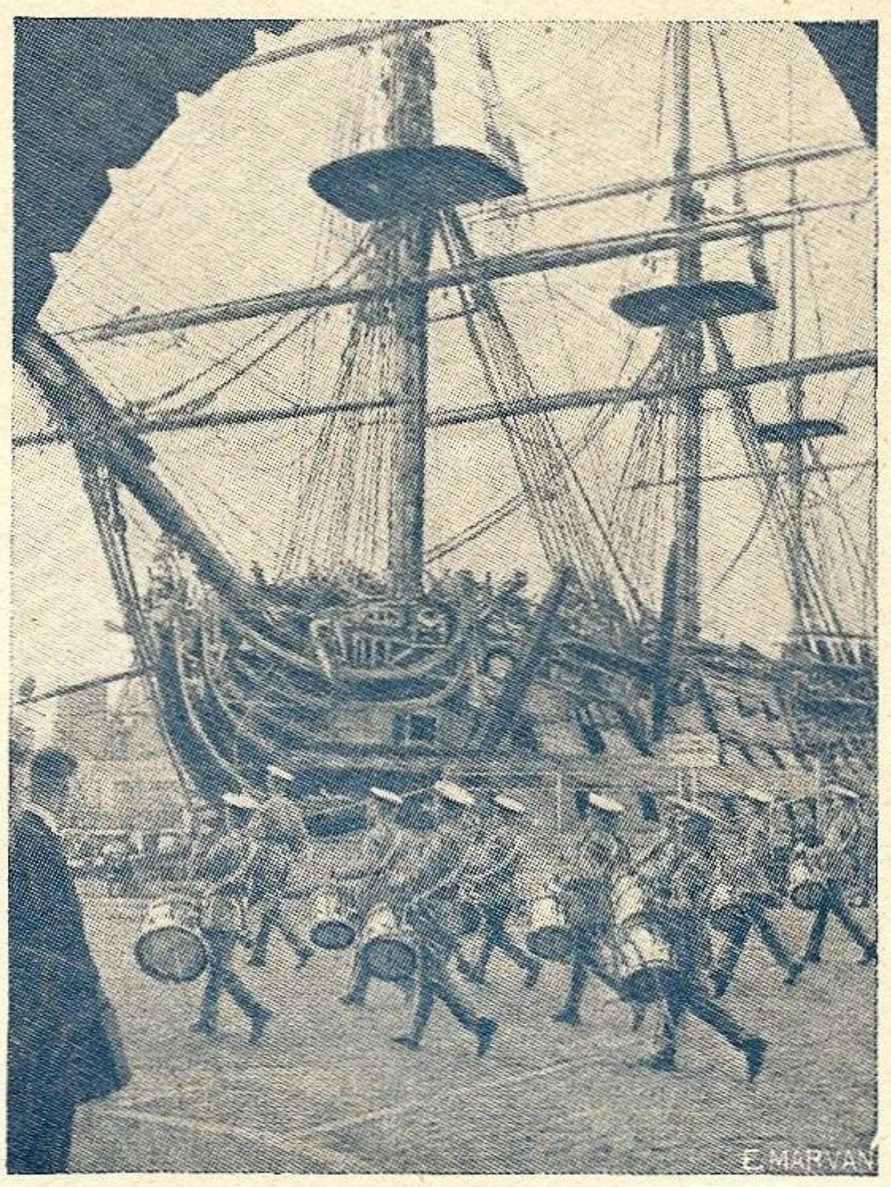
S'au făcut serbări în fiecare port, dar în special în cele 3 mari porturi militare, Portsmouth, Plymouth, Chatham, în care Amiralitatea Britanică din înţelegerea avantagiilor ce le-ar putea trage pentru viitoarele recrutări şi pentru prepararea opiniei publice care s'o susţină în cererile de fonduri necesare realizării programelor navale, a dat un concurs foarte larg.

Astfel la *Portsmouth* au fost înscenări zilnice de atacul unui vapor de către piraţi chinezi, ridicarea pavilionului pe vestitul *Victory* a lui *Nelson* de către o gardă îmbrăcată în costumele timpurilor de atunci, la *Plymouth* în fiecare zi se înscena o bătălie între un submarin şi un vas-cursă, şi parăzi cu uniformele marinei din sec. XVIII până azi.

La *Chatham* zilnic se arăta cum un crucişetor restabileşte ordinea într'un port străin în revoluţie, iar prin miniaturi de vase se înscena ambuteierea portului *Zeebruge*.

Vizitarea tuturor navelor de război era permisă publicului căruia i se mai arăta lansări de torpile, explozii de mine, salvări din submarin etc.

Numai din taxele de vizitare a navelor, s'au adunat astfel circa



Defilarea trupelor engleze în faţa lui *Victory* a lui *Nelson*.

6 milioane jumătate de lei. Acest fond, împreună cu cel ce s'a adunat din distracţii, vor servi operelor de caritate marinărească.

Mirth.

Georges Leygues

In ziua de 2 Septembrie a încetat din viaţă ministrul Marinei Franceze, *Georges Leygues*

A fost unul din cei mai mari miniştri ai Marinei Franceze, unul din cei mai mari animatori ai ei, şi dacă Franţa se poate mândri astăzi cu atâtea noi şi excelente construcţiuni se datorează desigur acestui om.

La vârsta de 37 ani în 1894 a fost prima oară ministru ocupând de atunci, succesiv, funcţia de ministrru al *Instrucţiunii, Internelor, Coloniilor, Externelor* şi mai târziu în 1917 în guvernul *Clemenceau* a luat *Ministerul Marine.* pe care l'a deţinut până la moarte, cu întrerupere numai în anii 1920—1925 şi 1928—1930.

In anii aceia critici ai războiului, *Georges Leygues* a depus o activitate intensă în căutarea mijloacelor de luptă contra submarinelor şi în desvoltarea arsenalelor care să satisfacă numeroasele trebuinţi ale armatei şi marinei.

După război luptă pentru refacerea Marinei Franceze obţinând în 1920 votarea proectului programului naval care a fost baza tuturor costrucţiilor ce s'au făcut dela acea dată, astfel că se poate spune că din toate construcţiile noi ale Franţei de până astăzi, trei sferturi sunt făcute sub el.

Lui se datorează obţinerea creditelor şi asumarea răspunderii pentru construcţia lui *Dunquerque* şi numai moartea l'a oprit pentru a pune în construcţie un al doilea vas de linie care să contrabalanseze întărirea forţelor navale germane.

Georges Leygues şi-a legat numele apoi, de o serie întreagă de legi şi regulamente în marină şi de întreprinderea une campanii de propagandă pentru Marina Franceză pe care o iubea şi de a cărei renaştere Franţa şi marinarii ei pot fi mândri.

Mirth

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din ţară

Voiajul de studii în arhipelag al navei şcoală „Constanţa"

Pentru desăvârşirea instrucţiei practice nautice, nava-şcoală „Constanţa" a Marinei Regale, a executat un voiaj de studii în Archipelag dela 2 Septembrie până la 19 Septembrie, având la bord elevii şcoalei navale şi ofiţerii-elevi ai şcoalei de aplicaţiuni, sub comanda Cpt. Comandor Dumitrescu Alexandru.

Pentru realizarea acestui voiaj M. S. Regele Carol II-lea a donat din casseta particulară suma de lei 100.000, iar d-l Ministru Ed. Mirto 100 tone de motorină din fondurile Regiei P. C. A. Celelalte fonduri au fost puse la dispoziţie de Ministerul Armatei.

Itinerariul a fost fixat cu următoarele escale: Varna, Spetzai, Volo, Muntele Athos şi Constantinopole. Plecarea navei a avut loc în ziua de 2 Septembrie seara.

La 3 Septembrie ora 9 a. m. nava soseşte la Varna. Se fac vizitele de rigoare cu autorităţile bulgare, iar după amiază se întorc vizitele. In întâmpinarea navei soseşte dela Sofia, d-l ministru Stoica, împreună cu d-l ataşat de presă Hrisico, d-l consul Meta şi d-l vice-consul Budeanu, care însoţesc pe comandant în toate ocaziunile. Presa locală subliniază importanţa acestei vizite pentru întărirea relaţiunilor între cele două ţări vecine.

Seara are loc un dineu la bordul navei, la care iau parte autorităţile bulgare. A doua zi dimineaţa vin la bord ofiţerii Marinei Regale Bulgare cari sunt reţinuţi la un dejun camaraderesc oferit de ofiţerii bordului. Dejunul decurge într'o atmosferă de sinceră prietenie. Se toastează pentru M. S. Regele Carol II-lea şi pentru M. S. Regele Boris III..

După amiază are loc un ceai la bordul navei, la care sunt invitaţi ofiţerii cu familiile lor şi toţi consulii streini ,precum şi persoanele marcante din oraş. Seara are loc un dineu oferit de Garnizoana Varna, la care iau parte 15 ofiţeri ai bordului. Comandantul Garnizoanei, generalul de Divizie Pinteff accentuează în frumosul său discurs că această vizită a unei nave a Marinei Regale Române este prima vizită oficială pentru strângerea relaţiunilor de prietenie între cele două ţări vecine. Răspunde Comandantul şi d-l Ministru Stoica.

In ziua de 5 Septembrie ora 6 dim., nava părăseşte Varna.

La trecerea prin Bosfor şi Dardanele, ofiţerii instructori ţin conferinţe elevilor, arătând locurile unde au avut loc luptele din războiul mondial.

In ziua de 7 Septembrie nava soseşte la Spetzai, insulă cu importanţă istorică în războiul pentru independenţa Greciei, actualmente staţiune balneară pentru elita atheniană. In port se aflau 4 submarine greceşti, nava şcoală „Aris", nava mamă „Hefaistos" pentru submarine, şi două torpiloare. In aceiaşi dimineaţă soseşte şi crucişetorul britanic „Ceres", pentru a lua parte la serbările centenarului luptelor pentru independenţa Greciei. Se schimbă vizitele oficiale cu toate aceste nave. Zilele de 8—9 şi 10 Septembrie sunt ocupate cu serbări nautice, la cari ia parte şi echipajul N. M. S. „Constanţa", câştigând o cupă, 8 diplome şi un pavilion, la regatele de bărci, ştafetă-înnot şi bărci armate cu ofiţeri.

In toate aceste zile au fost recepţiuni la bordul diverselor nave şi pe N. M. S. „Constanţa", unde s'a dat şi un dejun Comandanţilor şi secunzilor navelor şi autorităţilor.

In ziua de 10 Septembrie soseşte în port distrugătorul elen „Spetzai", având la bord pe Ministrul Marinei Elene d-l Hagikiriacos, Ministrul Instrucţiunei Publice şi al Agriculturei, împreună cu însărcinatul de afaceri d-l Dumitrescu.

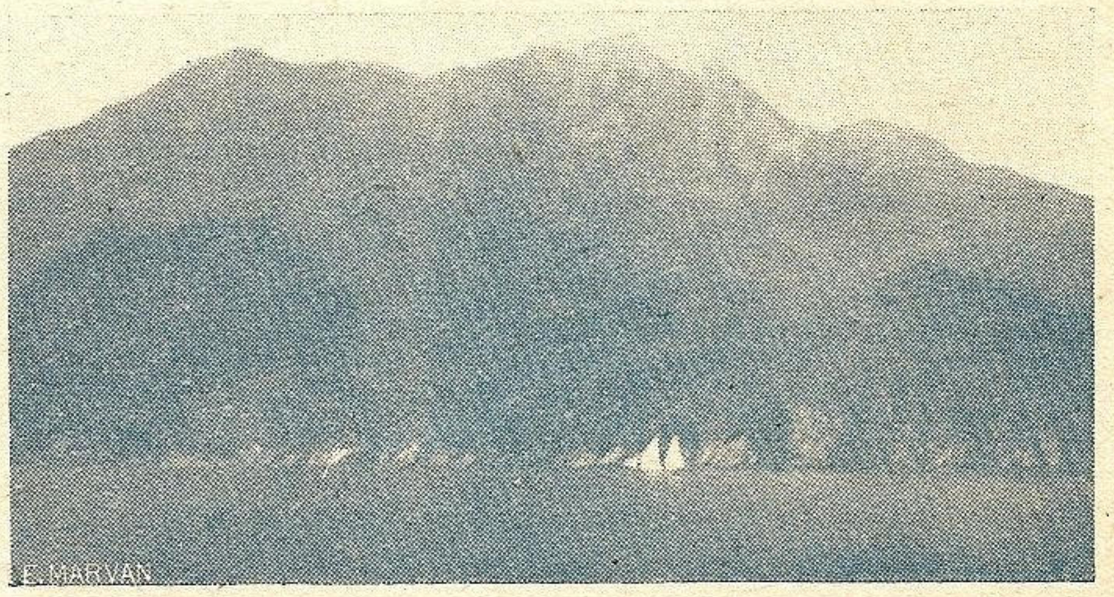
D-l Ministru Hagikiriacos vizitează N. M .S. „Constanţa".

Seara are loc un dineu intim la Cazinoul Comunal dat de organizatorii serbărilor, unde se distribue premiile.

Inainte de plecarea din Spetzai se hotărăşte a se trece în drum spre Volo, prin canalul Euripio, pentru cunoaşterea navigaţiei în acest îngust canal. Marina elenă ne pune la dispoziţie hărţi, planuri şi date pentru calcularea curenţilor şi mareei, căci există maree în această regiune a arhipelagului.

La 11 Septembrie ora 5, nava pleacă din Spetzai în drum spre Volo, prin canalul Euripio. La ora 17 nava ancorează în dreptul oraşului Halkis, aşteptând ora pentru deschiderea podului ce leagă Eubeea de Grecia. La ora 17,45 podul se deschide şi nava trece prin canal, continuând drumul spre Aedipsos, unde ancorează la 21 ore. Aci întâlnim 4 distrugătoare şi 2 torpiloare elene, cari trimit un ofiţer pentru complimentare şi informaţiuni.

In ziua de 12 Septembrie ora 6 nava ridică ancora pentru Volo, unde ajunge la ora 21.30.



Muntele Athos.

Navigaţia în canalul Euripio a fost foarte instructivă pentru elevi şi ofiţerii elevi, utilizându-se toate cunoştinţele de navigaţie costieră, meteorologie, maree şi manevra navelor în canale .

La Volo se schimbă vizitele de rigoare între autorităţi şi Comandant. Seara are loc un dineu la bordul navei, oferit autorităţilor. A doua zi Căpităniа portului şi Primăria, organizează o excursie cu maşinile pentru 25 ofiţeri şi elevi la Portaria şi Macrinitza, staţiuni climaterice. In seara aceleaşi zile nava părăseşte Volo, cu drum spre Muntele Athos, unde se ajunge la ora 8 în ziua de 14 Septembrie. Se vizitează mânăstirea românească „Prodrom", servită de 50 monahi şi un stareţ. Conservatori ai datinelor bisericeşti, monahii s'au arătat binevoitori şi primitori. Bordul a donat

motorină şi un sac de făină. Mânăstirea a fost expropiată de averile ce avea, rămânându-i ca singură sursă de întreţinere, o barcă cu motor pentru pescuit şi foarte puţin teren pentru cultivat.

Se vizitează apoi mânăstirea rusească „Pantileimon". In sala musafirilor sunt instalate în loc de cinste portretele familiei imperiale ruse şi a navelor de război imperiale cari au vizitat mânăstirea. De observat că mulţi călugări sunt culţi şi ştiu multe limbi streine.

Spetsai, vedere generală.

La ora 19 nava pleacă spre Istambul, unde ajunge în ziua de 16 Septembrie ora 8 a. m. Se fac vizitele de rigoare cu autorităţile locale şi cu crucişetorul elen „Elli" venit la Istambul cu primul-ministru grec Tsaldaris. D-l Vice-Consul Ghica însoţeşte pe comandant în toate ocaziunile. In ziua de 18 Septembrie, Comandantul şi o delegaţiune de ofiţeri şi elevi, depun o jerbă de flori la monumentul republicei.

In ziua de 18 ora 23,- nava pleacă dela Istambul şi ajunge la Constanţa în ziua de 19 Septembrie ora 18 şi 30 m.

Ca rezultat al acestui voiaj s'a constatat un profit real în ceeace priveşte instrucţia şi navigaţia practică. Ofiţerii au fost puşi în faţa a multiple şi variate probleme practice de navigaţie şi manevră.

Asemenea voiaje trebuesc să se facă în fiecare an.

Nava-şcoală „Constanţa" fiind prevăzută cu motoare, oferă condiţiuni avantajoase, realizând o simţită economie în combustibil, întrebuinţând motorină. Această navă are o mare rază de acţiune. deci poate lua combustibil pentru un voiaj mai lung în Marea Mediterană.

Marina Franceză a trimis nava-şcoală „Jeanne d'Arc" anul trecut într'un voiaj de 12 luni în jurul pământului.

Numai navigând îndelungat se formează la mare tinerele elemente ale Şcoalei Navale.

Cu cheltueli nu aşa de mari, Nava-Şcoală „Constanţa" va putea purta cu mândrie pavilionul ţării în Arhipelag şi Mediterană oferind ofiţerilor şi elevilor noştrii ocaziuni de a vizita porturile, şcoalele, bazele şi navele de război ale celorlalte Marine străine.

Aceste voiaje rămân cele mai bune mijloace de a îmbogăţi cunoştinţele profesionale şi technice ale ofiţerilor-elevi ai Şcoalei de aplicaţie şi elevilor Şcoalei Navale.

DELFIN

„Ziua Marinei" la Sulina

Şi anul acesta ziua de 15 August a fost sărbătorită în Sulina, ca şi în trecut, cu un fast deosebit, graţie iniţiativei şi străduinţelor secţiunii locale a L. N. R.

Oraşul a fost frumos pavoazat prin îngrijirea d-lui primar Gh. Iuriciuc, iar navele din port *au arborat marele pavoaz.*

Incă din ajun muzica regimentului 33 Dorobanţi, anume adusă din Tulcea de către L. N. R. secţiunea Sulina, a străbătut oraşul, anunţând populaţiei serbarea Marinei.

La ora 11 a. m., s'a oficiat de către preoţii S. Vârgolici şi I. Kiriacos, un serviciu religios pe bordul şlepului port-tun No. 6, adus în faţa sediului secţiunii Sulina a L. N. R., la care au luat parte membrii secţiunii Sulina a L. N. R., autorităţile civile şi militare, numeroşi funcţionari superiori ai C. E. D. şi diverşi invitaţi. S'a făcut pomenirea eroilor marinari morţi în războiul cel mare, după care d-nii General Dr. V. Panaitescu, Preşedintele secţiunii Sulina a L. N. R., împreună cu Căpitan V. Paraschivescu, comandantul torpilorului „Sborul" şi cu Locot. Al. Bondarenco, au scufundat în Dunăre în timp ce muzica intona Ruga, o ancoră-cruce de flori din Deltă, în memoria marinarilor noştri morţi în războiul pentru întregirea neamului.

A urmat apoi cuvântarea d-lui Căpitan V. Paraschivescu, care a arătat însemnătatea zilei, exprimându-şi totodată satisfacţia de a constata interesul, dragostea şi devotamentul, pe cari membrii secţiunii Sulina le poartă Marinei noastre.

D-l general Dr. V. Panaitescu a pronunţat apoi următoarea cuvântare :

Onorat auditor,

Liga Navală Română sărbătoreşte astăzi la Sulina pentru a 5-a oară „Ziua Marinei".

Secţiunea locală a numitei Ligi se simte foarte mulţumită de a fi organizat şi anul acesta, ca şi în cei patru ani precedenţi, această serbare.

Pentru atingerea acestui scop, secţiunea Sulina a fost ajutată de centrala L. N. R., de Comandamentul Marinei Regale Române, care ne-a trimis dela Constanţa torpilorul „Sborul", anume pentru această serbare, precum şi de autorităţile militare şi civile, ca şi de diverse prsoane particulare din localitate.

Astfel fiind, îmi îndeplinesc o prea plăcută datorie, de a prezinta mulţumirile recunoscătoare ale Comitetului nostru, tuturor autorităţilor ca şi persoanelor particulare, cari ne-au dat un atât de preţios concurs.

Liga Navală Română a luat fiinţă în anul 1928 la Bucureşti, iar secţiunea Sulina a acestei Ligi a fost creată la 1 August 1929.

D-l General Dr. Panaitescu rostindu-şi discursul.

Primele statute au fost votate de Adunarea generală de constituire a Ligii Navale Române în şedinţa dela 29 Februarie 1928 şi modificate de Adunarea generală extraordinară în şedinţa dela 2 Aprilie a. c.

Cu acest prilej M. S. Regele Carol al II-lea a binevoit să primească Preşidenţia Activă a Ligii Navale Române.

Acest fapt de importanţă capitală ne dă siguranţa, că Liga va face progrese din ce în ce mai mari în viitor, spre gloria şi folosul Patriei noastre.

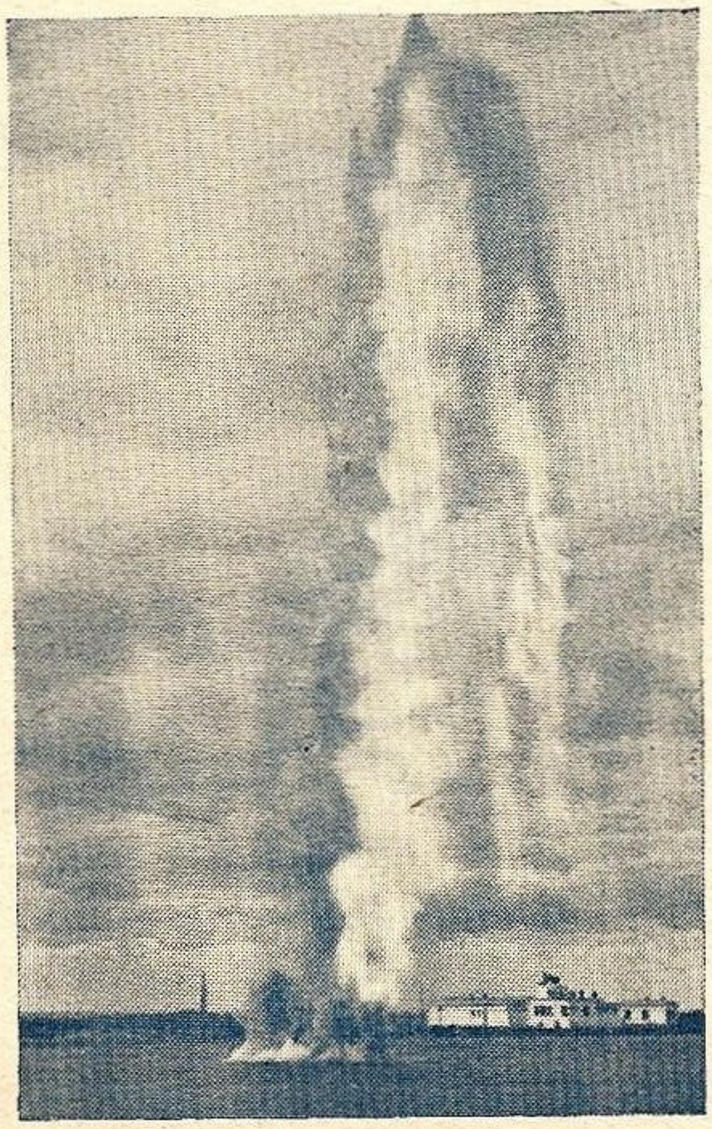
Doamnelor şi Domnilor,

In 4 ani consecutivi, la această serbare de „Ziua Marinei", am avut onoarea a arăta, cât sunt de strânse legăturile dintre Liga Navală Română şi Marina Naţională.

Cu acele prilejuri am avut, de asemenea, marea satisfacţiune sufletească de a invedera remarcabilele calităţi marinăreşti ale românului.

Scopul Ligii Navale Române este de a studia, îndruma şi încuraja orice activitate naţională marinărească.

Pătrunsă de importanţa acestei meniri, secţiunea noastră şi-a dat



Explozia minei.

silinţa, să încurajeze, să sprijine şi să organizeze, în acest port de Dunăre şi de Mare, orice acţiuni folositoare în legătură cu scopul L. N. R.

Astfel, atât înainte cât şi după ce şi-a organizat un sediu permanent la Cercul Marinei Regale, al cărui local l'a renovat în mare parte, a colaborat la modificarea unor părţi din vechile statute ale L. N. R., a făcut propagandă marinărească şi a organizat chete şi diverse serbări, din al căror produs a vărsat o parte însemnată centralei L. N. R. şi a dat diverse ajutoare în alimente, diverse materiale şi bani, în special la marinarii şi pescarii sinistraţi, din Sulina şi din alte părţi ale Deltei ; a conlucrat cu Primăria Sulina la ameliorarea plajei dela Mare ; şi-a construit 4 lotci pentru sporturi nautice, pentru posturi de salvare şi de prim ajutor, precum şi pentru alte întrebuinţări utile ; şi-a format un grup de cercetaşi marinari, pe cari îi veţi vedea producându-se azi după amiază la concursurile noastre nautice ; a înfiinţat apoi la sediul său o bibliotecă, în care se găsesc multe cărţi cu subiecte marinăreşti, precum şi colecţiile revistelor : „Le Yacht" şi „l'Italia Marinara", la cari suntem abonaţi.

La 25 Iunie anul curent, a colaborat la buna reuşită a serbării de „Ziua Apelor", organizată la Sulina.

Graţie propagandei şi activităţii sale în desvoltarea dragostei pentru viaţa marinărească, secţiunea Sulina a Ligii Navale Române a ajuns, ca să numere astăzi 252 de membri activi, cari încurajează şi sprijină Comitetul nostru în activitatea sa, atât prin abonamentele foarte numeroase la revista „România Maritimă şi Fluvială", organul de publicitate al L. N. R, cât şi prin răspândirea „Albumului Navelor Româneşti", a timbrelor de propagandă, a insignelor L. N. R. etc.

Iar aceşti membri ai secţiunii Sulina a Ligii Navale Române sunt din toate clasele sociale : ingineri, avocaţi, medici, ofiţeri şi gradaţi din diverse arme, marinari, preoţi, funcţionari la Stat, judeţ sau comună, funcţionari la C. E. D., membri ai corpului didactic, studenţi, pescari, industriaşi, comercianţi, etc.

Cei mai mulţi dintre ei plătesc 280 lei anual, primind pentru aceasta şi revista „România Maritimă şi Fluvială" pe întreg anul, iar un număr mai mic dintre membrii activi plătesc anual 140 lei.

In numele Comitetului secţiunii locale a L. N. R., adresez tuturor acestor membri cele mai călduroase mulţumiri pentru încrederea şi dragostea, cu cari ne înconjoară, de oarece manifestarea acestor sentimente, dovedite şi cu prilejul serbării de astăzi, ne stimulează în truda noastră şi ne susţine în luptă cu negativiştii şi bârfitorii, născuţi astfel ori formaţi prin educaţie şi cultură !...

Onorat auditor,

Pe lângă cele ce am avut onoarea a vă expune aci, în mod cât s'a putut mai succint, despre modesta activitate a secţiunii noastre, putem adăuga faptul îmbucurător, că centrala L. N. R. este actualmente în tratative cu Comandamentul Marinei Regale, ca şi cu Serviciul Maritim Român şi cu Navigaţiunea Fluvială Română, pentru organizarea de excursiuni (de studii şi de plăcere), pe Mare şi pe Dunăre, cu membrii L. N. R.

Realizarea acestor demersuri va fi aducătoare de noi foloase pentru membrii L. N. R., pe lângă reducerile de preţuri, pe cari le au în prezent, pentru călătoriile pe vapoarele S. M. R. şi cele ale N. F. R., tot graţie stăruinţelor centralei L. N. R.

Din toate cele ce am spus, reiese, cred, în mod neîndoios, necesitatea categorică a existenţii şi prosperităţii Ligii Navale Române, care luptă alături cu Statul, pentru mărirea şi întărirea nu numai a Marinei Militare dar şi a Marinei Comerciale.

Această Ligă se străduieşte, să uşureze Statul, care se sbate cu greutăţi financiare ne mai pomenite până astăzi.

Cele peste 400 de km. de litoral maritim şi cele 800 km. de litoral dunărean au nevoie să fie apărate contra unor eventuale invaziuni duşmane şi, tot odată, să ne servească de legătură cu amicii şi aliaţii noştri ; iar bogăţiile de tot felul, cu cari Dumnezeu a înzestrat ţara noastră mândră, vor da, nădăjduim, prisosuri din ce în ce mai mari, ce se vor cere a fi exportate, în timp ce vom importa alte produse şi materiale.

Cu cât românescul tricolor va străluci pe mai multe vase pornite în largul lumii, cu atât câştigurile noastre morale şi materiale vor fi mai mari şi, totodată, se va afirma, din ce în ce mai mult, avântul Patriei noastre şi Puterea Geniului nostru naţional !...

Sunt sigur că Sulinenii noştri precum şi toţi locuitorii Deltei, ne vor înţelege şi ne vor ajuta, ca şi până acuma, ba chiar şi mai mult încă, făcând astfel o tăcută manifestaţie cuminte şi de înalt folos pentru ţară, manifestaţie ce va fi un răspuns din cele mai categorice la adresa acelora cari cer revizuiri de tratate şi de hotare...

In această mângâietoare nădejde, mulţumesc încă odată, în modul cel mai călduros tuturor autorităţilor, de cari am vorbit deja, ca şi persoanelor particulare, cari ne-au dat atât de preţios concurs în organizarea acestei serbări de „Ziua Marinei" şi, totodată, de propagandă marinărească.

Adresez mulţumiri cordiale colegilor din Comitetul, pe care am onoarea să-l prezidez, ca şi d-lor ofiţeri şi subalternilor d-lor de pe torpilorul „Sborul" şi dela Staţiunea Navală Sulina.

Tari pe convingerile noastre şi cu sufletul curat, vom păşi mereu înainte şi, cu încredere deplină în destinele măreţe ale Patriei noastre, strigăm din toată inima :

Trăiască Majestatea Sa Regele Carol II-lea, Preşedintele activ al Ligii Navale Române ;

Trăiasca Marina Română ;
Trăiască Liga Navală Română.

*

In timpul zilei, s'a chetat pe străzi în folosul L. N. R., suma de 4.227 lei, beneficiu destul de mulţumitor, faţă de numărul mic al populaţiei orăşelului nostru şi a crizei ce bâtuie portul azi aproape gol.

După amiază au avut loc *concursurile nautice* civilo-militare deschise prin explozia unei mine pregătită de d-l Lt. Bondarenco, în prezenţa unui public numeros, la care au concurat marinari dela Staţiunea Navală Sulina, de pe torpilorul „Sborul", cercetaşi ai secţiunii Sulina a L. N. R. şi diverşi sportivi amatori din localitate, pentru probele de lotci cu 3 perechi rame, înnot fond pe 2000 m., înnot viteză pe 200 m. la vale, sărituri dela 5 şi 10 m. etc.

Distribuirea premiilor în valoare totală de 1800 lei s'a făcut de către Preşedintele secţiunii L. N. R. împreună cu d-l Comandor Adam Jijie, vice-preşedintele aceleaşi secţiuni.

Partea a doua a serbării de după amiază condusă de d-nii Locot. Al. Bondarenco şi Sublocot. D. Spornic a constat din tradiţionalele jocuri marinăreşti, demonstraţii pe şcondru uns, vânătoarea de raţe, dragoste de piraţi, defilarea delfinilor, marinarul recrut şi lebăda Deltei, care au fost urmărite cu interes şi viu aplaudate.

Serbarea de după amiază s'a terminat la ora 19.20.

Seara a avut loc un bal popular în cazinoul dela malul mării frumos împodobit prin îngrijirea d-lor Căpitan (R.) St. Paraipan şi medic Locot. Dr. C. Tonu.

Rezultatul moral al serbărilor organizate şi anul acesta la Sulina, din iniţiativa şi cu truda comitetului secţiunii locale a L. N. R., a fost din cele mai îmbucurătoare, iar beneficiul material a fost şi el destul de mulţumitor (3670 lei neto). V. B.

Un Ferry-boat între Giurgiu-Rusciuk ?

Vechiul proect pare să fie iarăşi la ordinea zilei : „Die Freie Donau", pretinde că Ministerul Comunicaţiilor studiază punerea în funcţiune a unui ferry-boat între cele două porturi ; lucrările ar costa 20 milioane lei şi ar dura câteva luni. Se neglijează însă două dificultăţi de prim ordin : variaţia nivelului apelor Dunărei şi îngheţul.

Noua linie de navigaţie maritimă din Dunăre.

Compania „Achille Lauro" din Neapoli a înfiinţat o nouă linie de navigaţie, din Dunăre, spre Italia şi Rotterdam ; ar fi deocamdată 2 vase cari vor pleca bilunar dela Brăila şi Galaţi.

Şi noi am desfiinţat linia regulată pe care o aveam înainte de război pe această rută !

Comandamentul Marinei Regale.
Ordin de zi No. 14

Având în vedere notele pline de elogii date de Comandantul vasului-şcoală francez „Jeanne d'Arc" pe care Sublocotenentul Brătulescu Teodor a urmat Şcoala de Aplicaţie Franceză, şi media generală de absolvire, care l-a clasat al II-lea din 138 ofiţeri elevi.

Sublocotenentul Brătulescu Teodor se citează prin ordin de zi pe întreaga Marină pentru cinstea făcută Marinei Regale şi Ţării.

Prezentul ordin de zi va fi adus la cunoştinţa tuturor ofiţerilor din Marina Regală.

Comandantul Marinei Regale
Contra-Amiral (ss) BĂLĂNESCU I.

Bucureşti, 22 Septembrie 1933.

Botezul navei „Alba Iulîa"

In ajunul Sf. Mariei mici a avut loc la Constanţa o înălţătoare şi mai ales pilduitoare sărbătorire marinărească. .

Se ştie din presa cotidiană şi din numărul trecut că cu prilejul serbărei Patronului Marinei, — Sf. Maria Mare, — printre altele s'a botezat de fapt nava *„Suceava"* care se găsea în port şi prin radio celelalte trei noi nave *„Alba-Iulia"*, *„Peleş"* şi *„Ardeal"*, risipite în largul mărilor.

Cu acest prilej s'a semnat de cei prezenţi următorul act de botez, plin de speranţă pentru viitor :

Act de botez al nouilor vapoare
NOI CAROL II

Prin graţia lui Dumnezeu şi voinţa naţională Rege al României

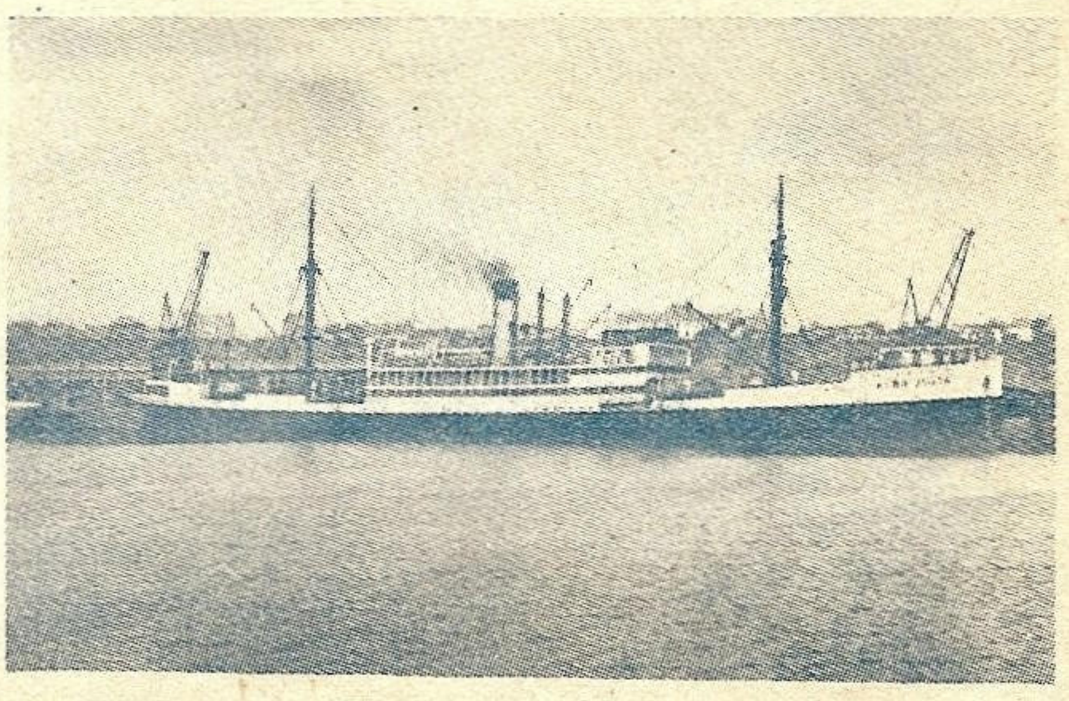
Astăzi 15 August 1933, în al patrulea an al Domniei Mele.

S'a sărbătorit în portul Constanţa botezul vapoarelor Serviciului Maritim Român :

Ardeal, Alba-Iulia, Peleş şi *Suceava.*

Serviciul divin s'a oficiat la bordul navei *Suceava,* implorându-se binecuvântarea Cerului pentru celelalte trei nave, cari în această zi se găsesc în călătorii, transportând bogăţiile noastre spre ţări străine.

Vremuri vitrige au făcut ca Marina naostră comercială să nu



Pachebotul S. M. R. „Alba-Iulia".

poată ajunge desvoltarea ce i se cuvine şi să nu poată fi dusă pe calea ce i s'a deschis, când Iubitul şi Neuitatul Meu Unchiu Carol I a hotărât înfiinţarea ei.

Dar timpul oprit atâţia ani în loc pentru această Instituţie de bogăţie şi mândrie naţională a trebuit să-şi urmeze cursul.

Aceasta a fost dorinţa Mea, a colaboratorilor Mei şi a întregului Popor Românesc.

Dotarea Serviciului nostru Maritim cu aceste patru frumoase unităţi, este un pas mai departe pe calea de progres pe care trebuie îndrumată Marina noastră naţională şi tricolorurile ce flutură la pupa lor, trebuie să umple de mulţumire inima oricărui bun Român.

Fie că aceste nave să poarte cu fală stema ţării noastre şi să ducă cât mai departe, în mări străine, produsele muncii Româneşti.

Pentru a dovedi atenţiunea şi dragostea ce port Marinei noastre comerciale, am luat parte la această solemnitate împreună cu Iubitul Meu fiu, Marele Voevod Mihai, martori fiind d. prim-ministru, ministrul Comunicaţiilor şi toţi miniştrii aflători în această zi cu Noi, preşedintele şi membrii Consiliului de Ad-ţie al Regiei P. C. A., Directorul Serviciului Maritim şi directorii de serviciu ai Regiei P. C. A., directorul general al C. F. R., capii autorităţilor civile şi militare precum şi o numeroasă mulţime a scumpului Meu Popor.

Serviciul religios a fost oficiat de P. S. Episcop al Tomisului.

Acest document s'a semnat de Noi şi va fi depus spre păstrare în Arhiva Statului, iar câte un exemplar se va da navelor : *Ardeal, Alba-Iulia, Peleş* şi *Suceava.* (Urmează iscăliturile).

După botezarea navei *Suceava,* — păstrându-se apa sfinţită, pentru a se stropi cu ea şi celelalte nave la sosirea lor în ţară, d. inginer *Toma Gâlcă,* preşedintele consiliului de administraţie al Regiei P. C. A. a rostit o cuvântare, din care extragem următorul edificator crâmpei :

„Ne simţim mândri că astăzi, după un an dela serbarea trecută a Patronului Marinei, să afirmăm cu tărie că Inalta dorinţă a Majestăţei Voastre, de sinceră colaborare a noastră cu Marina de Război, este un fapt împlinit şi va rămâne totdeauna o dogmă de credinţă pentru noi.

Strânşi uniţi, am putut astfel, ca în ciuda crizei generale, să înzestrăm iubita noastră marină comercială cu vapoare necesare atât pentru valorificarea produselor muncei naţionale cât şi pentru desvoltarea turismului românesc pe mare.

Trebue să recunoaştem că aceste vapoare nu ar fi putut fi exploatate, din cauza crizei, dacă marina de război nu ne-ar fi pus la dispoziţie, cu tot avântul, personalul marinăresc, instruit de bravii noştri ofiţeri.

Trebue să tresalte de bucurie inima oricărui român, numai gândindu-se cu câtă îndărătnicie neamul nostru a ştiut să păstreze acest simţ al navigaţiei, care a fost şi va rămâne o necesitate, dar şi o mândrie naţională.

Dela bravii „Pui de Mare", ai lui Boliac, cari ajunseseră pe vremea lui Mircea cel Bătrân şi Ştefan cel Mare, să conducă, sveltele corăbii munteneşti şi moldoveneşti, până în Marea Genoveză, au luat exemplu actualii „Lupi de Mare", ai lui Jean Bart, cari conduc astăzi cu siguranţă, demnă de admirat, aceste vapoare de mare tonaj, purtând tricolorul românesc peste mările şi oceanele globului pământesc.

Iar priceputul constructor de odinioară care din lemnul adus de plutaşii noştrii din Munţii Carpaţi, ajunsese să execute, pe vremuri, numai cu barda şi toporul, faimoasele pânzare româneşti dela Chilia, pentru flota dogelului Veneţiei, a dat astăzi locul abililor technicieni ai şantierului dela Severin cari, cu fierul din munţii Ardealului, construesc astăzi vapoarele româneşti, necesare navigaţiei pe Dunăre.

Suntem siguri şi avem credinţa, Majestate, că în curând vom construi şi vapoare pentru navigaţia pe mare, căci dovada o avem în admirabila lucrare de renovare a vaporului „Regele Carol I" pe care îl veţi vizita astă seară".

Până la sosirea celorlalte nave, în cetatea *Alba-Iulia,* leagănul visurilor tuturor românilor, al cărui nume leagă trecutul, — *Mihai Viteazul* cu prezentul, — *Unirea,* — poporul e în fierberea aşteptărei. Mândri că una din nave a fost sortită să poarte pe unde albastre numele cetăţii lor, s au pregătit ca botezul să fie o răsunătoare sărbătoare românească.

Reprezentanţii cetăţenilor, — primarul şi consiliuil comunal, împreună cu al autorităţii, prefectul, au hotărât ca'n mare număr, cu preoţi în frunte, să se scoboare la mare şi să fie de faţă la sfinţire.

Pentru că obiceiul strămoşesc este ca la botez cei prezenţi să se impodobească cu o mărturie, cei de sus au bătut una de bronz, care pe o parte avea săpat chipul vaporului, pe cealaltă frumoasa stemă a oraşului. Cu o curelușă mărţişorul se poate purta la ceasornic.

Dar nici harnicele romănce nu s'au lăsat mai prejos, ci, ca şi străbunicele lor care plecate la gherghef brodau armurele cavalerilor ce plecau la lupte, tot astfel şi ele au brodat un pavilion de mătase cu armurele oraşului, în fir de aur.

Şi au pornit cu trenul la vale spre mare, ca la 7 Septembrie să urce scările navei *„lor"*, să înveselească puntea cu pitoreştile costume din acele ţinuturi, să se minuneze de ceiace poate românul, — până a avea şi a purta pe ape vapoare ce pot străbate şi oceanul.

Serviciul divin a fost oficiat de părintele protopop *Al. Baba,* răspunsurile le-au dat corul tineretului din Alba-Iulia. După terminare Sf. Sa a rostit următoarea impresionantă cuvântare:

„Oraşul Alba-Iulia, cetatea lui Mihai Viteazul, locul de încoronare al regilor României Mari, pune azi o preţioasă perlă în coloana luminoasă a trecutului lui istoric. In urma dorinţei scumpului nostru Rege, unul dintre cele mai mari vase ale Serviciului Maritim Român va purta numele „Alba-Iulia", care face legătura dintre Ardeal şi vechiul regat.

Preoţii noştri în vremuri de bejenie luau hirotonisirea la Alba-Iulia şi se înarmau cu cărţi şi suflet ca să le împărţească Românilor ardeleni oropsiţi şi lipsiţi de cel mai mare bun: libertatea.

Această sfântă legătură de frate se cimentează azi din nou prin gestul Regelui şi de aceia oraşul nostru a ţinut să asiste la această solemnitate printr'o numeroasă delegaţie şi să aducă salutul muntilor noştri.

Acum sfârşită fiind sfinţirea acestui vas, nu putem încheia fără să nu ridicăm ochii la ceruri, către atotputernicul Dumnezeu, care poartă sufletele noastre pe marea acestei vieţi şi să-l rugăm să aibe în a sa grije vasul *Alba-Iulia,* întregul echipagiu şi pe toţi cei ce se vor afla într'însul. Dumnezeu să facă ca numele de Alba-Iulia să fâlfâe cu cinste peste ţări şi mări".

D-l *Dr. Bogdan,* primarul şi naşul a spus:

„Falnica cetate a Marelui Voevod Mihai, — oraşul încoronării regelui României Mari, oraşul Alba-Iulia, prin glasul meu, îşi manifestă bucuria că de azi înainte unul dintre cele mai importante bastimente ale ţării va purta în lume acest nume care constitue simbolul unităţii noastre naţionale.

Se bucură împreună cu noi întreg ţinutul de dincolo de Carpaţi şi se simte mândru că sugestiunea de a boteza acest vas cu numele oraşului nostru a pornit dela locul cel mai înalt, dându-se prin aceasta dovada că Majestatea Sa a înţeles de minune, mai bine decât oricare altul dintre noi, că acest nume slujeşte ca o trăsură de unire între provincia muntoasă care se chiamă Ardealul şi între litoralul nostru maritim atât de pitoresc.

Prin acordarea acestei deosebite cinste oraşului Alba-Iulia, care reprezintă pentru noi simbolul suferinţelor de veacuri, rezistenţa contra impilărilor străine, îndârjirea victorioasă, sufletul şi conştiinţa naţională a bărbătescului şi frumosului nostru Ardeal, noi vedem şi ideia de cimentare indisolubilă a înfrăţirii dintre populaţia de pe meleagurile noastre.

Urăm noului vas să înfrunte furtunile mărilor şi vijeliile vremurilor întocmai ca cetatea lui Mihai Viteazul al cărui nume îl poartă. Am venit să predăm în cadrele acestei solemnităţi două mari şi frumoase drapele naţionale împodobite cu emblema oraşului nostru. Ele sunt brodate în fir de mătase, semnul dragostei ce o păstrăm acestui vas şi bravilor lui marinari.

D-l *Comandor Sion,* directorul Serviciului Maritim Român, aduce mulţumiri celor care au lucrat pavilionul vasului sub ale cărui cute marinarii vor evoca cetatea scumpă tuturor românilor, Alba-Iulia, simbolul unirii neamului.

Adresându-se marinarilor de pe vas, directorul Serviciului Maritim le spune că pavilionul dăruit de oraşul Alba-Iulia trebue să fie *iubit, apărat* şi *respectat.*

Comandantul navei, d. Lt. C-dor Ştiubei a luat în primire pavilionul de onoare, aşezat într'o elegantă cutie de lemn cu stema oraşului. Pe când corul întona „Imnul Regal", s'a ridicat la pupa pavilionul de comerţ dăruit tot de inimoşii cetăţenii din Alba-Iulie, pe când ochii tuturor erau umezi de lacrimi.

După amiază a avut loc o escursie în larg cu nava „Principesa Maria", iar seara un banchet oferit de d. primar de Alba-Iulia, la care iarăşi s'au ţinut cuvântări pline de însufleţire.

Nu ştim cu ce impresii se vor fi întors spre plaiurile lor fiecare, — dar în lumea marinărească ziua de 7 Septembrie va rămâne neuitată. De şi avem sau am avut vapoare cu nume de oraşe, — *Constanţa, Turnu-Severin,* — de ţinuturi, — *Dobrogea, Durostor,* — deşi unele din ele au fost şterse de pe lista vaselor prin naufragiu, — *Turnu Severin,* — sau de bătrâneţe, — *Constanţa,* — totuşi pentru prima oară cetăţenii unui oraş care nu-i la mal de apă s'au gândit să vie în corpore să-şi vadă vaporul „lor" şi să-l cinstească cu un pavilion de onoare, care să întărească legătura sufletească între cei *„de pe"* Alba-Iulia şi cei *„din"* Alba-Iulia.

Marinarul are un suflet feminin, complex, impresionabil: cu o atenţiune delicată îl câştigi pe vecie. Legat se simte, prin pavilion, orice marinar de ţara lui; mai legat, pe vecie legat se va simţi cei de pe *Alba-Iulia,* prin pavilionul dăruit, de colţişorul de unde a pornit.

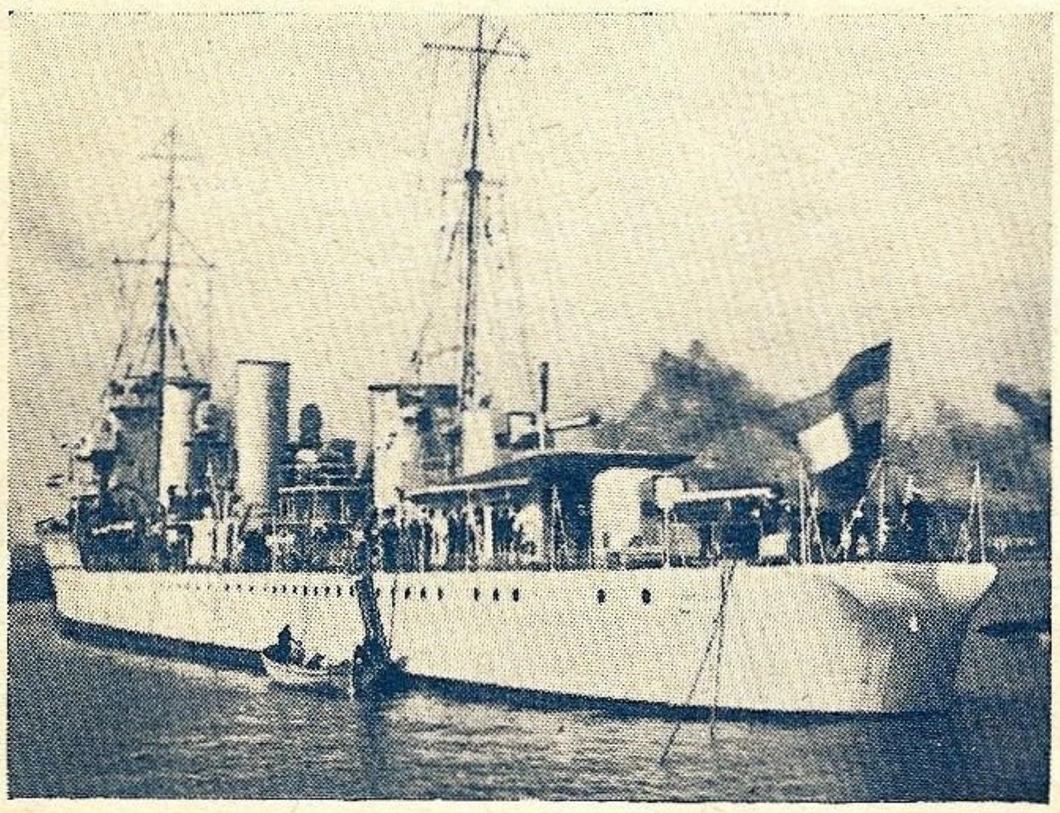
Ori unde se vor găsi, în ori cât de grele clipe se vor afla, gândul lor vor ocoli întreg pământul ţărei şi se va concentra în colţişorul unde ştiu că bat atâtea inimi cu grije şi dor de vaporul lor, — la fel cum bate inima mamei, logodnicei ori soţiei.

Deie Domnul ca toate oraşele, toate ţinuturile să urmeze pilda din Alba-Iulia, ca să se încrucişeze „trăsurile de unire dintre deal, munte, şes şi ape româneşti".

Neagu

Vizita exploratorului Yugoslav „Dubrovnic"

Vineri 29 Sept. a. c. a intrat în Constanţa exploratorul jugoslav „Dobrovnic". Sosirea fiind după apusul soarelui, nava jugoslavă a executat *salutul pământului* prin 21 lovituri de tun, a doua zi la



Exploratorul Yugoslav „Dubrovnic"

ora 8, răspunzându-i-se cu acelaş număr de către bateria de uscat dela Şcoala Navală.

In cursul zilei de 30 Sept. au avut loc vizite oficiale între comandantul navei jugoslave şi autorităţile militare şi civile ale oraşului.

Nava a sosit la Constanţa pentru a se aproviziona cu apă, combustibil şi alimente.

Duminică 1 Oct. nava a plecat la Balcic, ancorând în radă lângă Distrugătorul „Regele Ferdinand" şi Canoniera „Lt. C-dor Stihi Eugen".

In aceiaşi zi la orele 17.50 în momentul sosirei în Balcik a MM. LL. Regele Carol II, Regele Alexandru al Jugoslaviei şi Familiilor Regale, cele două nave au salutat cu 21 lovituri de tun şi prin ridicarea marelui pavoaz.

Luni 2 Oct., Suveranii au vizitat navele de război, iar după plecarea lor, ofiţerii navelor jugoslave şi române şi-au făcut vizite reciproce.

Marţi 3 Oct. Suveranii jugoslavi, pe bordul exploratorului *Dubrovnic,* părăsesc apele româneşti escortaţi de distrugătorul *„Regele Ferdinand",* care înainte de intrarea în apele bulgare depăşeşte nava jugoslavă şi având echipajul la front face pentru ultima dată salutul cu tunul (21 lovituri) în onoarea Suveranilor.

Exploratorul „Dubrovnic" este construcţie nouă şi este utilat cu instalaţiile cele mai moderne, aproape asemănătoare distrugătoarelor noastre tip R. Tonaj 2400, armament: 4 tunuri de 140 mm., 2 tunuri binate de 88 mm. A. A. şi 6 de 40 mm. A. A., 2 tuburi lans-torpile triple centrale de 530. Instalaţie de Fire-Director pentru Artilerie şi Torpile. La pupa şi în borduri are 4 lansatoare de grenade anti-submarine (cele din borduri pot fi aruncate la 100 m. cu ajutorul unor aruncătoare de bombe asemănătoare celor de tranşee; în felul acesta zona infectată de explozia acestor grenade anti-submarine este mult mărită).

Are instalaţie de dragaj sistem Paravant. In toate compartimentele şi părţile navei se poate comunica prin telefon. Cabinele şi locuinţele ofiţerilor şi maeştrilor sunt foarte spaţioase şi confortabile, echipajul însă are o cazarmă neîndestulătoare pentru numărul de marinari aflător la bord.

Disciplina şi ţinuta întregului echipaj, precum şi moralul ofiţerilor sunt excelente prin faptul că *navele navigă, fac diverse exerciţii navale;* nu stau legate în rezervă la cheu; ofiţerii înaintează regulat fapt care îi face să fie foarte entuziaşti la îndeplinirea obligaţiilor militare.

Nava ambarcă 500 tone combustibil lichid (păcură); viteză 13 noduri pentru rază de acţiune de 6500 mile; viteză maximă 34 mile.

Sosirea acestei nave în portul Constanţa fiind neaşteptată, şi staţionarea fiind de scurtă durată, oaspeţii noştri nu au putut fi primiţi aşa cum obicinuim noi să primim pe străini, mai ales când ne sunt prieteni şi aliaţi. Totuşi ofiţerii navelor noastre chiar dacă nu au avut prilejuri oficiale de petrecere au căutat în scurtul timp disponibil, să arate ospitalitatea cea mai caldă, reuşind să câştige prietenii, printre ofiţerii jugoslavi.

Din străinătate

GERMANIA

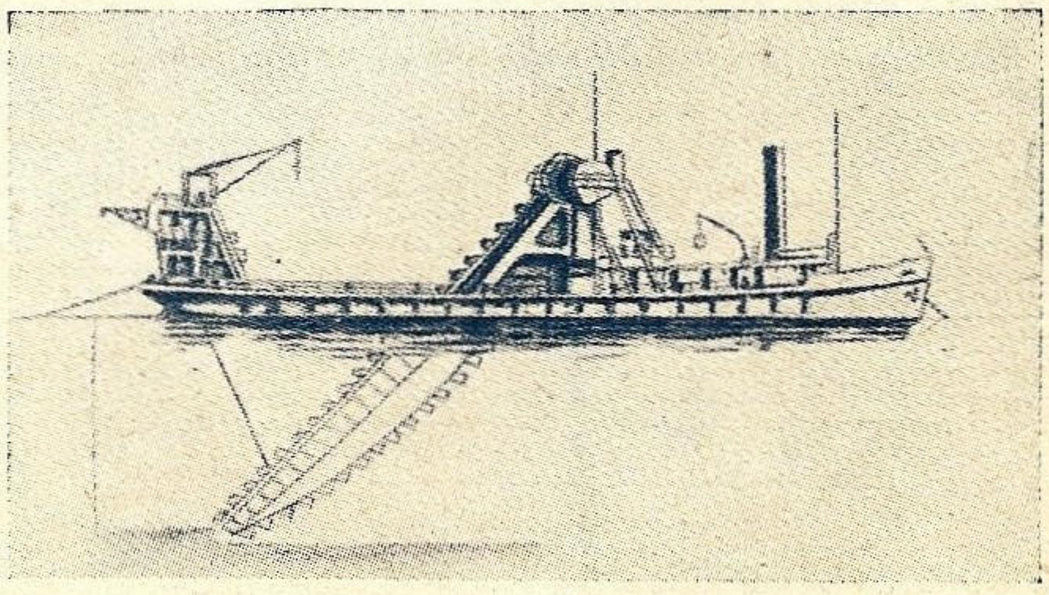
☐ Bilanţul celor 2 mari societăţi de navigaţie —Norddeutscher Lloyd şi Hamburg Amerika Line — s'a încheiat cu un bilanţ pasiv de circa 30 milioane mărci pentru fiecare.

Administraţia acestor societăţi atribuie existenţa acestei situaţii, micşorării schimbului internaţional de mărfuri, subvenţiilor mari pe cari alte State le acordă societăţilor lor de navigaţie, barierilor vamale dintre State şi faptului că Statele-Unite nu au plătit până acum nici o datorie pentru sechestrarea navelor în timpul războiului. (Italia Marinara).

FRANŢA

☐ In memoria lui Georges Leygues — fost ministru al marinei s'a dat numele de Georges Leygues, crucişetorului în construcţie care până acum era destinat a se numi Chateaurenault.

☐ In August au fost probele vedetei lans-torpile V.T. B 8. Caracteristici: lung. 19.50 m., lat 4.20 m., 19 tone, construcţia



Draga „Pas de Calais II"

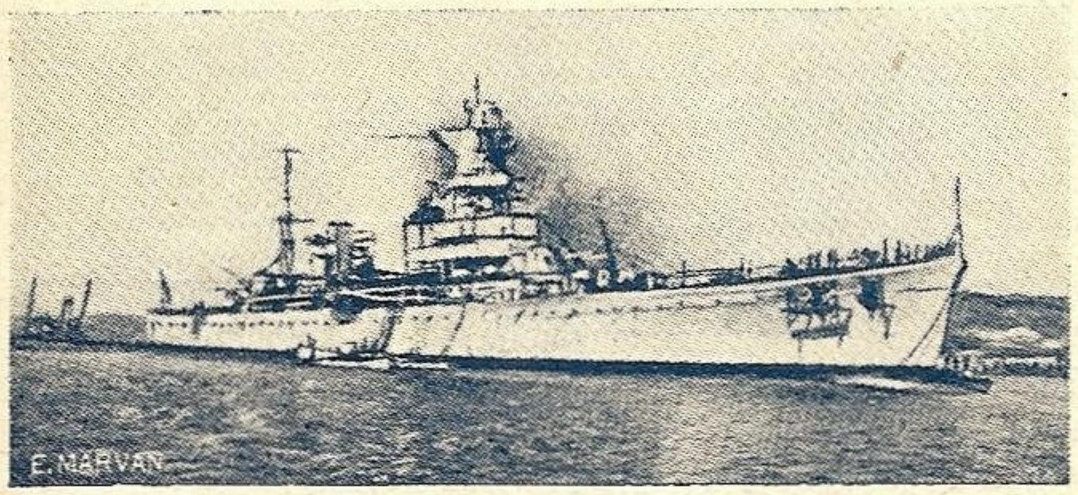
Société Selbur, rază de garanţie 20 m., stabilitate de drum excelentă, viteza atinsă 52 nod. Torpilele sunt aşezate cu vârful spre prova navei astfel că după lansare vedeta trebue să schimbe de drum imediat ca să lase câmp liber torpilelor. Alte 2 de acelaşi tip. No. 9 şi 10 sunt în construcţie. (Le Yacht No. 2631).

☐ In Dunkerque s'a lansat cea mai mare dragă din lume, Pas-de-Calais II ; poate lucra pe funduri până la 23 m., are 49 cupe cu o capacitate pentru fiecare de 850 litri, randament orar 600 m.³, posedă 2 maşini de o putere totală de 1100 H.P. care îi poate da o viteză de 7.7 noduri.

Pentru marş utilizează ambele maşini iar pentru dragaj numai una. (Le Yacht No. 2630).

☐ Tonajul desarmat este în scădere. Astfel dela 972.044 tone desarmate la 15 Iulie a scăzut la 1 Sept. la 940.147 tone.

☐ In August a fost lansat la Forges et Chantier de la Méditérannée, contratorpilorul Le Malin. Face parte din tranşa anului 1930 care mai cuprinde încă o serie de 5 de acelaşi tip : Le Fantasque, L'audacieux, Le Terrible, Le Triomphant şi L'Indomptable



Crucişetorul Algerie.

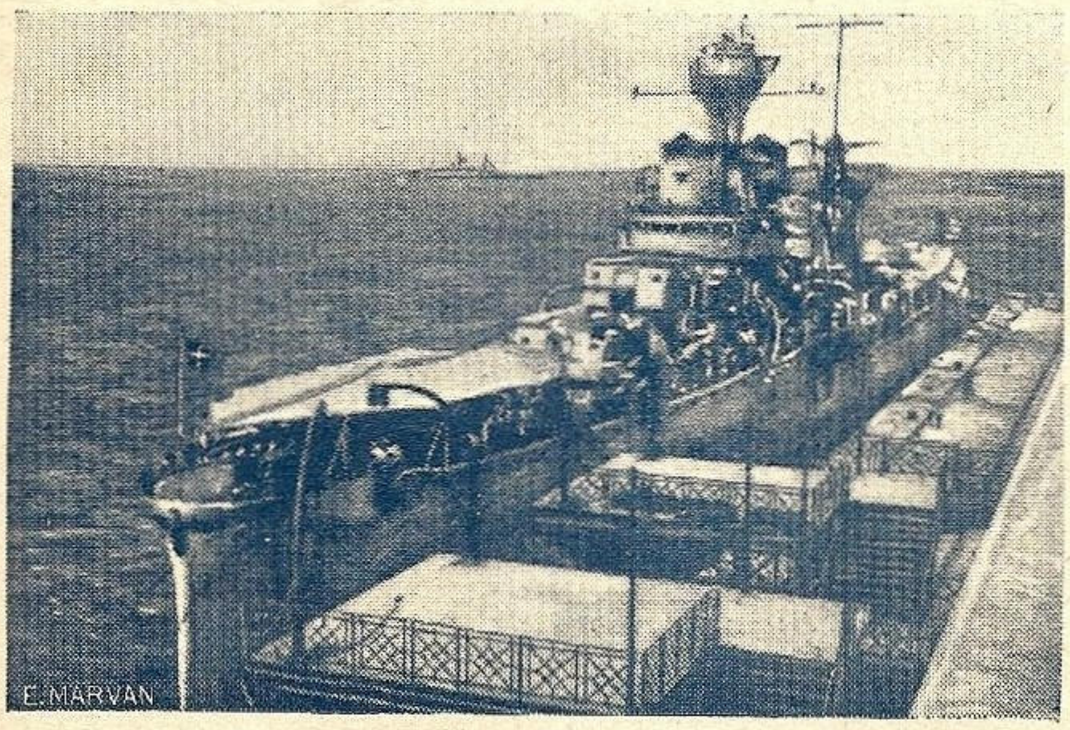
care trebue să fie terminate în 1934. Caracteristici : lung 125.40, lat 12.20 m., pescaj 4 m., deplasament 2610 tone, 2 turbine Parson de 81.600 H.P. viteza 37 nod.

☐ Crucişătorul *Algérie*, ultimul din seria de 10.000 t. şi-a început probele de navigaţie.

ITALIA

☐ Numărul vaselor dezarmate ale flotei comerciale încep să scadă. Ia Mai a. c. era de 199 (500.802 tone), în luna Iunie de 177 (403854 tone) iar în Iulie de 165 (395093 tone).

(Italia Marinara)



Crucişetorul Armando Diaz.

☐ Crucişetorul Bolzano a intrat în serviciu. Este ultimul din seria de 7 crucişetoare tip Wastington de 10.000 tone, din care face parte Trieste, Pola, Trento.

Italienii cred că cu această serie sunt avantajaţi faţă de cele 7 crucişetoare tip Dupleix ale Franţei.

☐ Blue Band — panglica albastră (vezi articolul Blue Band No. 1 anul II al revistei noastre) ar reveni acum Italiei prin pachebotul Rex.

Acest transatlantic a străbătut cele 3188 mile marine dintre Gibraltar şi New-York în 4 zile 13 ore şi 50 minute cu o viteză de 28.92 noduri, bătând astfel recordul deţinut de Bremen cu 28.51 noduri.

Această panglică a fost deţinută pe rând de pacheboturile Washington, Océanie, Normandie, City of New-York, Paris, Campapania, Lucania, Kaiser-Wilhelm der Grosse, Deutchland, Mauretania. Europa, Bremen şi acum Rex.

In Italia entuziasmul e mare pentru acest record iar forurile competente scomptează dela el o preferinţă a străinilor — în special americani — de a călători şi transporta mărfuri cu aceste nave, deci o sporire a traficului de călători şi mărfuri şi o preferinţă a statelor mici de a-şi construi navele în Italia.

☐ Crucişătorul Armando-Diaz a realizat viteza de 40 7 noduri timp de 8 h., iar media timp de 24 h. de 39.8 nod. Este cea mai mare viteză realizată vreodată de un crucişetor uşor.

Acest crucişetor face parte dini o serie de 8 unităţi asemenea de 5.350 tone, 170 m. lung, 11.55 lat, maşini de 100.000 H. P., 8 piese de 152 mm., 6 de 90 mm. A.A., 4 tuburi lans-torpile de 533 mm., o catapultă şi 2 hidro.

Escadra ce o vor constitui nu o posedă nici o altă marină.

STATELE UNITE

☐ Societăţile de navigaţie Nord-Atlantică sunt afectate de scăderea traficului. Dela 1 Ianuarie la 1 August 1933 au trecut Atlanticul numai 309.600 pasageri faţă de 419.500 a perioadei corespunzătoare din 1932, adică o regresie de 26%.

ANGLIA

☐ In No. 9 al revistei am anunţat că submarinul englez „Thames" a realizat o viteză de 22,5 noduri în suprafaţă.

Revenim cu preciziuni. E construit de şantierul Vickers-Armstrong Ltd., deplasament în suprafaţă 2162 tone, în adâncime 2680 ; 6 tuburi lans-torpile, 1 tun de 120 mm. Viteza de suprafaţă 22,5 noduri ce o are, este tot ceeace s'a putut realiza mai măreţ până azi în această materie, cu atât mai mult, cu cât această viteză a fost realizată fără a prejudicia celelalte calităţi militare ale submarinului.

Submarinele franceze cele mai moderne, tip „Monge", cu motoare de 6000 H. P. abia ating 20 noduri. Motoarele lui „Thames" sunt 2 tip Diesel Wickers-Armstrong în 4 timpi cu injecţii de aer, fiecare cu 10 cilindri de 533 mm. diametru pentru 533 mm. de cursă şi 405 rotaţii la 22.5 noduri viteză, la care s'a adaptat supracompresiunea care a mărit puterea fiecărui motor dela 3000 H. P. la 5000 HP. Afară de motoarele principale de propulsiune mai are 2 tip Vickers-Ricardo de 400 H. P. injecţii fără aer, şi care învârteşte două dinamuri a 500 kw. care dă energia electrică necesară antrenării aparatelor de supra-compresiune. Motoarele auxiliare pot fi utilizate şi pentru alte servicii, în port şi în mare, încărcare de acumulatori etc....

Acest submarin este primul din o serie ce se va pune anul acesta în construcţie.

☐ Chiurasatele din clasa *Queen Elisabeth* au fost din nou remodernizate, insistându-se în special asupra protecţiei submarine şi a artileriei, care a primit un nou sistem de centralizare a tirului. Ameliorările făcute, au adus în schimb o scădere a vitezei.

CEHOSLOVACIA

☐ Graţie sprijinului Statului, a luat fiinţă la Praga „Lloydul Cehoslovac", care va înfiinţa o linie de navigaţie maritimă, cu plecarea din Galaţi. (din Die Freie Donau).

Recenzii

Alexandre Larisson **Bouyssol le Marin.**

Bouyssol e tipul lupului de mare comercial devenit războinic... din cauza războiului. Deprins pe cargobotul său *„Roussillon-V"* să se considere al doilea după Dumnezeu, în noua îndeletnicire de auxiliar al flotei, devine un indezirabil din cauza excesului de zel, al unei iniţiative care încurcă deseori înaltele comandamente, a căror devize era „pas d'histoires".

In cel mai surâzător stil, autorul povesteşte isprăvile eroului:

Cum a furat dela ancoră o corabie încărcată cu benzină pentru submarine germane, după ce, de trei ori capturată, fusese liberată, captura fiind făcută în ape teritoriale greceşti.

Cum servindu-se de un torpilor grec a făcut ca o insulă să fie ocupată de francezi.. cum a sechestrat un periculos agent. Rezultatul? Reproşuri:

„Fu chemat de amiral, care-l iubea pe Buyssol pentru activitatea şi înflăcărarea sa fără răgaz care făcea în mijlocul flotei plictisită din cauza monotoniei serviciului, un fenomen aproape comic.

— Domnule, D-ta nu ştii ce este legalitatea? In virtutea căror ordine şi cu ce drept l'ai sechestrat pe Wurtsmann?

— Scuzaţi, Domnule amiral, — şi Bouyssol artist neîntrecut, vorbea cu un glas dulceag — am navigat în deajuns ca să ştiu ce e legalitatea, dar eu nu cunosc decât necesitatea. Spionul acela vă încurca... atunci...

— Bine, bine! — şi vocea amiralului se îndulci, — Spune mai bine că nu poţi trăi fără încurcături! Să şti însă că „nici o încurcătură" e temelia pe care se odihneşte înţelepciunea navală. Ai alte principii? Nu-i nevoe să negi dar va fi foarte greu să te propun spre a fi decorat.

Cum a înmormântat (!) de viu un ofiţer, pentru ca să nu mai fie torpilate în viitor navele pe care acel ofiţer le comanda.

Cum nu putea suferi T.F.F.-ul, fiindcă din cauza lui deşi capturase un submarin, a fost totuşi blamat.

Cum a fost decorat fiindcă... un cargobot pe care-l escorta a fost scufundat cu 34 oameni.

Şi aşa mai departe, la fiecare două-trei foi o nouă ispravă, care de care mai caracteristică, cu submarine reale şi imaginare, în care sângele rece se împleteşte cu humorul chiar în cele mai tragice clipe.

Redăm un crâmpei: ...O aventură pe ceaţă — care va da o idee despre întregul volum. Cargobotul *„Dieu Merci"* comandat de un prieten al lui Buyssol, făcea drumul între Corfu şi Salonic escortat de *Roussillon-V* de sub comanda eroului. Nevoiţi să stopeze pe o mare calmă, Buyssol trece cu barca la bordul lui *Dieu Merci*, ca să dejuneze cu prietenul său.

„O masă de neuitat prin verva celor doi comarazi. La o oarecare depărtare, *Roussillon V* dă târcoale în jurul nostru, consumând cărbunii statului. Se aduce cafeaua; Buyssol umflând nările anunţă:

„Ceaţă!".

Ridicarăm nasurile. Cerul devenise mai palid. *Roussillon V* părea că-şi pierduse culoarea gris şi se topise în aer. Apoi, ca şi cum o gumă ar fi şters vaporul, cer, apă şi ar fi lăsat doar o beznă luminoasă.

— Nu-i groasă — zise unul — va trece repede.

— Trece ori nu trece, răspunse Buyssol, nu-i altceva de făcut de cât să aşteptăm.

Dădu pe gât un păhăruţ de rom, dar cheful dispăruse. Incepu să povestească o întâmplare cu două corăbii pe care le-a prins acalmia una lângă alta şi apoi au fost despărţite pentru totdeauna din cauza unei răbufneli de vânt tocmai când cei doi căpitani, care mâncau împreună la unul din ei, se sculau de la masă.

Clopotul lui *„Dieu Merci"* suna mereu dar sirena lui *Roussillon V* nu se mai auzia. Deodată o briză uşoară sfâşie ceaţa şi Aristide arătând cu degetul spre orizontul luminat, zise tărăgănit:

— Un submarin!

Ca un ecou răbufni un tun şi obuzul căzu aproape de bord, stropind cu apă masa la care stam.

Cunosc sângele rece al marinarilor. Am văzut multe gesturi sublime; acelea al lui Buyssol şi al lui Aristide, aşezându-şi şervetele pe masă şi ridicându-se de pe scaun, fu unul din cele mai frumoase, căci dovedea obişnuinţa de a fi gata la ori ce, oricând şi cu atâta nepăsare. Intre timp submarinul eşit puţin din apă ridicase un semnal în vârful unei cange.

— „Trimiteţi un ofiţer la bord", — descifră — Buyssol. Mă duc eu. Ascultă bine: am să ţin la spate mâna, ca să te iei după ea. Pumnul strâns înseamnă: Nu te mişca; mâna deschisă: Ţine-te după mine. Poţi să mă dai şi la fund, fără grije. Ne descurcăm noi.

Aristide aprobă cu capul, fără a deschide gura şi văzui un zâmbet sinistru străbătându-i faţa, ca şi cum ar fi înţeles de minune planul lui Buyssol, — plan neînţeles de mine.

Barca porni cu Buyssol, care sta la cârmă cu pumnul strâns, Aristide îl urmărea cu binoclul, comandând:

— Cârma toată la dreapta. Maşina gata cu viteza maximă!

Fâşii de ceaţă se lăsa între noi şi submarin, care uneori se mai vedea. Barca se vedea bine; Deodată o suci brusc la dreapta şi mâna lui Buyssol se deschise.

— Inainte! comandă Aristide.

Dieu Merci începu să alunece, ţinându-se cu prova după barcă. Acum înţelegeam manevra: submarinul, prudent, nu sta pe loc; Buyssol fiind mai aproape îl urmărea şi ne arăta mişcările lui. Marinarii dela lopeţi trăgeau vârtos, iar noi număram secundele: dacă ceaţa se ridica o clipă numai, piratul ne-ar fi dat la fund. Aristide se năpusti nebun şi dădu peste cap barca lui Buyssol tocmai când submarinul apăruse cu prova cam la o sută de metri... Strigăte, urlete, sgomotul capacului chişcului care se închidea, doi oameni cari ridicau braţele spre cer şi încălecarăm bestia, dându-l peste cap.

Ce lungă ne păru aşteptarea în nemişcare şi tăcere, cu ochii şi urechile la pândă! Dar şi ce bucurie când, la ridicarea ceţei zărirăm pe Buyssol călare pe chila bărcii, marinarii agăţaţi pe lături, iar Roussillon V gonind spre noi. Trebuie să fie cineva de faţă ca să-şi dea seama ce însemnează mulţumirea.

— Dar mai ales nu suflaţi o vorbă, — recomandă Buyssol gâfâind şi râzând. Scufundarea submarinului nu are să o creadă nimeni iar eu cu siguranţă voi fi trimis în faţa consiliului de război pentru părăsire de post.

M. D.

Rudyard Kipling **Marinarii fără teamă** în româneşte de *d. Victor Ion Popa.*

A traduce nu-i lucru aşa de uşor, trebuesc: să cunoşti la perfecţie atât limba din care traduci, cât şi cea în care traduci; să pătrunzi spiritul autorului şi să redai ceeace a voit el să trateze într'o limbă cât mai armonioasă; iar când e vorba de termeni technici, să nu transformi traducerea în debuşeuri greu de tălmăcit chiar de cei în meserie.

O carte cu noroc a fost *Captains Courageous* care nu şi-a pierdut nimic din terenul şi farmecul ei, prin faptul că traducerea a fost făcută de d-l Victor Ion Popa, care e prea cunoscut pentru a avea nevoie de recomandare.

Un copil de arhimilionar, răsfăţat nevoie mare, pică'n Ocean şi e pescuit de nişte pescari. Aci el se deprinde a gusta farmecul muncii, iar autorul are prilejul să ne redea minunată şi plină de încercări viaţa pescarilor de pe Banc. Cartea este instructivă, educativă, recreativă şi emoţionantă până la lacrimi, nu ar trebui să lipsească din nici-o casă de marinari, din nici o casă cu copii.

M. D.

C-dor Cezar Boerescu **La gravition et les mouvements des corps célestes.**

Un foartre interesant studiu în care se lămureşte chiar şi mişcările retrograde a unora din sateliţi.

C-dor Cezar Boerescu **Efecte gyroscopice şi electromagnetice.**

Se dovedeşte că mişcările giroscopice şi inerţia au propprietăţi comune cu electromagnetismul iar mişcarea balanţei e analoagă cu a bobinei unui electro-dynamometru străbătut de un curent.

Fluxul magnetic e o realitate, nu o simplă expresie abstractă. Momentul magnetic e o perturbaţie produsă în spaţiu prin rotaţia unui electron în jurul nucleului.

Revista Revistelor

LE YACHT No. 2.631, 2.632, 2.633, notăm: *Propaganda maritimă în Anglia, Campania hydrografică franceză,* apoi dări de seamă asupra regatelor, planuri de construcţie, informaţii, etc.

ITALIA MARINARA No. 16, 17, 18: *Noul port din Napoli, Expoziţia Maritimă dela Bari, Portul Trieste,* etc.

REVUE DE LA LIGUE MARITIME BELGE No. 7, 8, 9,:

RIVISTA NAUTICA ITALIA NAVALE No. 13—14: *Proectul Tasso pentru ajutorarea marinei comerciale franceze.*

FREIE DONAU No. 7: *Dunărea la a VII-a Conferinţă a Camerei Internaţionale de Comerţ:* conferinţa ce s'a ţinut la 29 Mai la 3 Iunie, a discutat între altele şi chestiunea subvenţiilor de Stat pentru navigaţia interioară; delegaţia română a ridicat chestiunea unificării regimului internaţional al Dunărei.

FREIE DONAU No. 8: *Canalul Rhin-Main-Dunăre;* după cât se pare, construcţia acestui canal — care aşa cum se lucrează, ar mai necesita încă 30 de ani — ar fi pe cale să ia un ritm mai activ, şi să fie terminat în 5—6 ani, cu o cheltuială anuală de cca. 70 mil. mărci (2.2 miliarde lei).

FREIE DONAU No. 9: *Spre sfârşitul C. E. D.?* o expunere a chestiunei Dunărei — a celei maritime în special — în care se arată scepticism faţă de o probabilă desfiinţare.

UEBERSEE, Septembrie, *Internaţionalizarea fluviilor germane,* articol care e în nota naţionalistă a revistei; *Leul din Flandra,* moartea amiralului Schröder.

DIE YACHT No. 433, 34, 35, 36, 37, 38, are interesante dări de seamă asupra activităţii nautice din Germania.

Bibliografie

Yachting à voile — premières notions par J. Dupont. Librairie Nautique du Yacht, 55 Rue de Châteandun, Paris IX.

Manoeuvre de la voile par J. Ricaux et C. Bonnet. Editeur C. Bonnet, 4 Rue de la Bastille, Paris IV. 25 Fr.

L'eau, le vent, la voile par Manfred Curry. Librairie Nautique du Yacht, 55 Rue de Châteaudun, Paris IX. 100 Fr.

Redacţionale

Plut. Major T. Rădulescu. Serbarea marinei sosit prea târziu. „Lăsaţi copiii să se joace" nu are nimic marinăersc. Aşteptăm pe celelalte.

Anibal Solomon. Lucrarea e frumos scrisă, ar merge numai la cotidiane, fiind prea generală.

Lt. Ghezzo. Lucrarea „In radă", primită după culegerea materialului acestui număr, se va publica în No. 11.

*

☐ Au sosit din Germania pavilioanele distinctive ale Ligii şi se găsesc de vânzare la sediul centralei şi secţiilor cu preţul de 120 lei cele pentru ambarcaţiuni şi locuinţele membrilor şi 1200 lei cele mari pentru sediul secţiilor.

*

S'a mai primit din cheta făcută în ziua marinei de 15 August.

Baia Mare, lei 980 prin primărie.

Câmpu Lung, (Bucovina) lei 2174 prin garnizoană.

Chilia Nouă, lei 1500 prin căpitanie.

Careii Mari, lei 300 prin garnizoană.

Dumbrăveni, lei 364, prin garnizoană.

Făgăraş, lei 121 prin garnizoană.

Giurgiu, lei 1595 dela secţia L.N.R.

Lugoj, lei 852 dela garnizoană.

Oradea, lei 4125 prin garnizoană.

Ploeşti, lei 690 prin garnizoană.

Salonta, lei 652 prin primărie.

Sibiu, lei 1916, prin soc. „Cultul Eroilor" cu concursul d-lui Colonel C. Carp şi al D-şoarelor şi d-nilor:

Mircea Carp, Dragoş Al., Marina G., Desco Ion, Ligia Dubenski, Papuc Lili, Georgescu Valentina, Dubenski Luca, Varga Emil, Schwartz Miri, Domaschiu Angela, Mitrea Vintilă, Ştefan Ion, Ştefan Aurel, Mărgineanu Ion, Ortensia Dragoş, Elena Măgineanu.

Sighet, (Maramureş) lei 1038 prin garnizoană.

T.Jiu, lei 1093 prin garnizoană.

Turtucaia, lei 600 prin căpităniа portului..

Liga Navală Română recunoscătoare, mulţumeşte pe această cale celor cari s'au obosit pentru Marina noastră.

Piaţa Navlurilor

După războiu piaţa noastră de cereale, nu a fost nici odată într'o situaţie aşa de alarmantă ca anul acesta, de aceia preţurile cerealelor sunt în continuă scădere. Incărcările sunt aşa de puţine, încât abia sunt câte-va vase sub încărcare, la fiecare din porturile noastre, pe când anul trecut la începutul lui Octombrie, porturile noastre erau în plină activitate.

In special portul Brăila e în plină acalmie, şi dacă nu ar fi cerealele de transit, ce se încarcă acum la Brăila, portul ar avea un aspect mai mult de iarnă.

Cu toată acalmia pieţei noastre, navlurile cerealelor s'au urcat aproape cu un shilling, dar nu din cauza cererilor multe la încărcare, ci a lipsei de tonaj pront.

Să sperăm că sfârşitul lui Octombrie şi Noembrie, ne va aduce schimbări.

Navlurile cerealelor locale sunt:

Anvers-Rotterdam 11/3—11/6 shillings.
Rouen sau Bordeaux 13/6—14/- shillings.
Un port englez 13/6—14/— shillings.
Marsilia fcs. 42—45.

Vapoarele „Hardinghand" şi „Pennyworth" de 7500 tone fiecare, au încărcat în Brăila un caric complect de secară, venit aci în transit din Ungaria, pentrru Canada.

Cherestea. — După o acalmie complectă de câte-va luni, din cauză că se apropie închiderea navigaţiei, piaţa aceasta a început să aibe o activitate mică, care nu e nici pe jumătate din cea din anul trecut.

Navlurile sunt următoarele:

Grecia, l. st. 6—6.10 provagon.
Oran, l. st. 8.10 pro vagon.
Rouen, l. st. 10.10 pro vagon.
Syria, l. st. 6.10 pro vagon.
Egypt, l. st. 5.10 pro vagon.
Barcelona, l. st. 9.10 pro vagon.

S. V.

Tariful reclamelor

Spaţiu	1/16	1/8	1/4	1/2	1 pagină
Preţul	120	220	400	720	1280 lei

Se primesc abonamente anuale, semestriale şi trimestriale, acordându-se următoarele rabaturi:

5% pentru un trimestru
10% pentru un semestru
15% pentru un an.

Tariful *netto* conform celor de mai sus va fi următorul:

Spaţiul	*1/16*	*1/8*	*1/4*	*1/2*	*1 pagină*
			Lei		
Un număr	120	220	400	720	1280
Un trimestru	342	527	1140	2052	3648
Un semestru	648	1188	2160	3888	6912
Un an	1224	2244	4080	7344	13056

Abonamentul pe un trimestru, semestru, sau an, se înţelege pentru trei, şase sau douăsprezece inserţii. Dacă revista va apărea în mai puţine numere, se va bonifica abonaţilor cota-parte respectivă din abonamentul plătit.

Reclamele înserate pe scoarţele revistei sau în corpul revistei, se vor taxa cu tariful de mai jos majorat astfel:

cu 20% pentru paginile II şi III ale scoarţelor
cu 30% pentru pagina IV şi corpul revistei.

Articolele-reclame şi informaţiuni-reclame se vor taxa cu 5 lei per milimetrul de înălţime a textului la lărgimea de o coloană.

Pentru articole-reclame şi informaţiuni-reclame nu se pot face abonamente. Se acordă însă rabaturi în raport cu cantitatea textului, şi anume:

5% la cel puţin 50 mm. de text
10% la cel puţin 100 mm. de text
15% la cel puţin 250 mm. de text
20% la cel puţin 500 mm. de text

Pentru reclamele care necesită clişee, costul clişeelor va fi socotit extra când acestea nu sunt procurate de client.

Plata reclamelor şi abonamentelor de reclame se va face anticipat.

☐ Articolele publicate în revistă se vor plăti autorilor după cum urmează:

Lei 2000 pentru lucrările originale,
„ 1000 pentru compilări şi recenzii,
„ 800 pentru traduceri,
„ 100 pentru informaţii.

Coala se va socoti de opt pagini tipărită.

Autorii articolelor vor specifica odată cu trimiterea lucrări dacă este originală, traducere, compilaţie, etc., precum şi numele autorilor de care s'a servit.

Textul va fi scris citeţ, cu mâna sau maşina pe o singură pagină, şi cu spaţiu liber pe margine pentru corectură.

☐ D-nii abonaţi sunt rugaţi a comunica orice schimbare de domiciliu, altfel nu se poate răspunde de neprimirea revistei.

Inştiinţări

☐ A apărut „CÂNTEC DE MARE" versuri marine de Lt. C-dor N. T. Cristescu. De vânzare la librării şi sediul secţiilor L. N. R. Preţul 90 lei.

☐ A apărut „CARTEA DUNĂREI" de Jean Bart. Cereţi-o la librării, căpitănii de porturi şi sediul secţiilor L. N. R. Preţul 60 lei.

☐ S'a pus sub tipar *Codul Maritim şi Fluvial* ediţia II-a, complectată cu toate legile, regulamentele şi convenţiunile aflate în vigoare, cu privire la marina militară şi comercială, adnotate cu ultimele jurisprudenţe în materie de prize maritime, de transporturi maritime fluviale ca şi de abordaje. Preţul unui exemplar lei 600. Membrii Ligii Navale se bucură de un rabat de 20%. Tipărindu-se un număr limitat de exemplare d-nii membrii care doresc sus zisa lucrare pot să se înscrie la sediul L. N. R. fără a da vreun avans.

☐ A apărut ediţia II-a din *Procedura în caz de sinistre şi Avarii Maritime* de C. *Tonegaru* avocat. Preţul unui exemplar lei 80.

☐ Având în vedere scumpetea cărţilor străine, nevoile materiale şi culturale ale camarazilor, precum şi interesul de a face cunoscute cărţile bune, redacţia a hotărât procurarea lor în mod gratuit membrilor L. N. R. în schimbul recenziei ce vor trimite spre a fi publicată în revistă.

In chipul acesta ofiţerii tineri mai ales, îşi pot îmbogăţi gratuit biblioteca iar cetitorii vor fi la curent cu toate noutăţile.

Cartea dorită, se va semnala redacţiei, care o va cumpăra şi trimite şi care după recenzare va rămâne proprietatea membrului.

Cărţile, în general, trebue să aibă subiecte interesând literatura marină, pescuit, propaganda pentru viaţa de apă, etc., adică tot ceeace poate folosi scopurilor ce stau la baza L. N. R.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE PE 1933

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% „ 50% „ „
N. F. R.: 25% „ 50% „ „

BASINURI ŞI LACURI

CIŞMIGIU, 25% pentru bărci

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* **10%**
UNION *Str. Ar. Briand, 6,* **10%**

RESTAURANTE, BERĂRII

MONTE CARLO Cişmigiu 15%
RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* **10%**
HALA DE BERE N. POPIŞTEANU, *Poincare 30,* **10%**

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25,* **10%**

FARMACII

FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5* **5% specialităţi, 25% reţete medic.**

MATERIALE ELECTRICE

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* **10%**

CROITORI

H. AUSLÄNDER *Regală 14,* **10%**

MAGAZINE

„PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* **10%**
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdnn, 41,* **5%**

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8,* **10%**

CONSTANŢA

FOTO PÀSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare,* **10%**
LIBRÀRIA SOCEC *Piaţa Independenţii* **15%**
RADIO ELECRICA T. CURCUROPOL *Carol 101,* **15%**

IAŞI

HOTELURI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramlău şi C. Apostolide *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* **20%**

Membrii trebue să prezinte carnetele vizate pe 1933. — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N. R.

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

SOCIETATEA ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE

S. R. D.

AVIZ

Se aduce la cunoştinţa Onor. Publicului călător, că ITINERARIUL vapoarelor de pasageri al Soc. S. R. D. în vigoare dela data de 28 MAI 1932, a fost astfel întocmit pentru ca să stabilească o

Legătură directă între C. F. R. şi vapoarele S. R. D.

şi anume:

1) Plecare din Bucureşti cu trenul acc. No. 65 la ora 13^{40} şi sosire la Galaţi la ora 19^{10} de unde vapoarele S. R. D. pleacă la ora 21^{15} spre Tulcea-Ismail-Chilia Nouă-Vâlcov.

2) La înapoere, vapoarele S. R. D. sosesc dela Vâlcov - Chilia Nouă-Ismail şi Tulcea, la Galaţi, la ora 4 dimineaţa având legătură cu trenul acc. No. 76 care pleacă la ora 5 şi soseşte la Bucureşti la ora 9^{40}.

Vapoarele soc. S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant de primul rang.

DIRECŢIUNEA

„POMPIER"

CEL MAI BUN APARAT DE STINS INCENDII

Unicul Birou de vânzare

BUCUREŞTI

Str. Carol I No. 24 — Telef. 3.2401

INSTITUT DE ARTE GRAFICE E. MARVAN
BULEVARDUL PRINCIPELE MIRCEA 10, BUCUREŞTI VI

Preţul Lei 25.—

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ
Filiala Constanța
BIBLIOTECĂ
Nr. C.1

ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ

REVISTA **LIGEI NAVALE ROMANE** PENTRU PROPAGANDA,
ORIENTAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Anul II, No. 11 **Noembrie 1933**

Cuprinde articole, informatii și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice.

Insula Ada Kaleh

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă...“

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

Criza transporturilor maritime şi Conferinţa dela Londra . . . . . Nostromo

Naufragii şi sinistre maritime . . Cpt. C-dor (R) Emil Oprişan

Începuturile navigaţiei cu tancuri . . . Dr. Pompiliu Verzariu

Istoricul înfiinţării şi activitatea Tribunalului şi Curţii Superioare de Prize Maritime Române cu privire la capturile operate în războiul 1916-18 . . . Const. C. Tonegaru

Memoriu de război şi revoluţie . . . . Cpt. (R) Zagoreanski K.

Vocaţie . . . . . Sart.

Cronica: Acum 64 ani. Un nou sistem de vapor, Miss England III şi Miss America X, One Ton Cup, Din nou chestiunea subvenţiilor, O nouă navă de cercetări oceanografice, Problama înlocuirii cargoboatelor vechi, Torpila umană, Raţionalizarea navigaţiei fluviale jugoslave, Comentarii germane asupra recordului lui „Rex" Moartea căpitanului König, Două statistici ale lui Lloyd Register, Cum se poate?, Jugoslavia construeşte şlepuri motoare, Vapoare cu aripioare, Observaţii solare... fără soare, Ca să nu fi elefant, Sir John Ellerman.

Informaţii — Noutăţi, Din străinătate, Din ţară, Recenzii, Reviste primite, Bibliografie, Redacţionale, Înştiinţări, etc.

Redactorul Comandor (R) A. NEGULESCU (Delamare)
Secretarul Lt. MIRCEA THEOHARI
Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

Preţul abonamentelor pe un an:

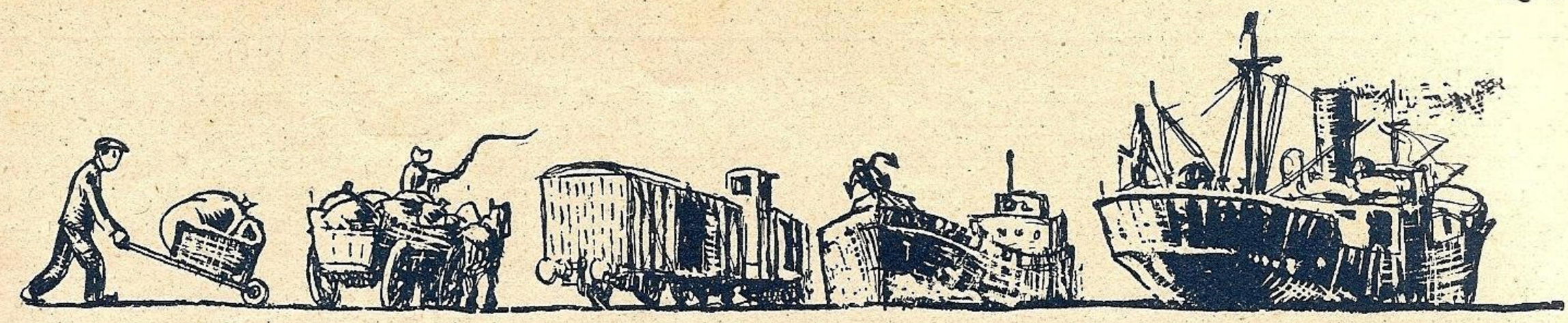
Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 800
Pentru şcoli, căzărmi . . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . „ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării . . . . . „ 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc de drept revista, în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei.

La cel puţin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.
Pentru străinătate preţul dublu.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române Str. Academiei 23, etaj II
Telefon 349/08
BUCUREŞTI

225



Criza transporturilor maritime şi Conferinţa dela Londra

(urmare din No. 10)

de NOSTROMO

g) Neputându-şi achita datoriile externe, neputând avea solduri creditoare ale comerţului internaţional (din cauzele de mai sus), ţările ameninţate a-şi vedea compromise monedele — unele stabilizate după mari greutăţi — se văd nevoite să intervină şi în materia plăţilor efectuate din ţară în străinătate, reglementându-le; controlul devizelor, case de compensaţiuni, clearing, îngreuiază şi ele circulaţia mărfurilor.

h) Până în 1931, lira sterlină era etalonul internaţional prin excelenţă (Extremul Orient, şi dolarul) ; ori, prin devalorizarea efectuată, (şi urmată de Statele Baltice, de Japonia şi recent de U. S. A.), s'au adus mari pierderi economiei internaţionale, din cauza mulţimei contractelor cu plata prevăzută în lire sterline. Această consecinţă, e şi mai sensibilă pentru contractele de navlosire.

1) Mai trebue adăogate la aceste cauze: a) boycotul indian

technicei construcţiilor navale, precum şi de concurenţă (în special creşterea vitezei cargoboturilor) ceeace provoacă necesitatea înlocuirei vaselor, chiar neamortizate dar necorespunzătoare cererilor pieţelor ; iată o nouă sporire a cheltuelilor generale de exploatare.

6. Una din problemele capitale ale crizei transporturilor, o constituie fără îndoială, aspectul pe care l-a îmbrăcat asistenţa guvernamentală, care dintr'un intervenţionism modest, a devenit protecţionism *agresiv*. Ceeace sunt barierele vamale în domeniul economic general, sunt pentru transporturile maritime diversele subsidii financiare acordate de stat: subsidii de construcţie, de parcurs, de exploatare, apoi avantaje de diverse ordine: de credit, fiscale, etc. şi chiar foarte des, asistenţa financiară directă: subvenţiunea. Concurenţa tinde acum să fie purtată între State, fiecare căutând să-şi susţină cât mai mult flota comercială naţională. S'a ajuns să se

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE PE 1933

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% „ 50% „ „
N. F. R.: 25% „ 50% „ „

BASINURI ŞI LACURI

CIŞMIGIU, 25% pentru bărci

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* **10%**
UNION *Str. Ar. Briand, 6,* **10%**

RESTAURANTE, BERĂRII

MONTE CARLO Cişmigiu 15 %
RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* **10%**
HALA DE BERE N. POPIŞTEANU, *Poincare 30,* **10%**

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25,* **10%**

FARMACII

FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5* **5% specialităţi 25% reţete medic.**

MATERIALE ELECTRICE

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* **10%**

CROITORI

H. AUSLÄNDER *Regală 14,* **10%**

MAGAZINE

„PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* **10%**
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdnn, 41,* **5%**

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8,* **10%**

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU. *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare,* **10 %**
SOCEC *Str. Carol* **15% la orice articol afară de cărţi franceze.**
RADIO ELECRICA T. CURCUROPOL *Carol 101,* **15%**
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6.* **20% la reţete şi 5% la specialităţi**

IAŞI

HOTELURI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramlău şi C. Apostolide
Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3 **20%**

Membrii trebue să prezinte carnetele vizate pe 1933. — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N. R.

SEDIUL LIGEI NAVALE ROMÂNE STRADA ACADEMIEI 23, ETAJ III

TELEFON 3-49-08

BUCUREŞTI

Criza transporturilor maritime şi Conferinţa dela Londra

(urmare din No. 10)

de NOSTROMO

g) Neputându-şi achita datoriile externe, neputând avea solduri creditoare ale comerţului internaţional (din cauzele de mai sus), ţările ameninţate a-şi vedea compromise monedele — unele stabilizate după mari greutăţi — se văd nevoite să intervină şi în materia plăţilor efectuate din ţară în străinătate, reglementându-le; controlul devizelor, case de compensaţiuni, clearing, îngreuiază şi ele circulaţia mărfurilor.

h) Până în 1931, lira sterlină era etalonul internaţional prin excelenţă (Extremul Orient, şi dolarul) ; ori, prin devalorizarea efectuată, (şi urmată de Statele Baltice, de Japonia şi recent de U. S. A.), s'au adus mari pierderi economiei internaţionale, din cauza mulţimei contractelor cu plata prevăzută în lire sterline. Această consecinţă, e şi mai sensibilă pentru contractele de navlosire.

1) Mai trebue adăogate la aceste cauze: a) boycotul indian (Swadeshi) al produselor străine şi engleze în special, b) concurenţa acerbă a Japoniei, la început pe pieţele Extremului-Orient, şi recent în Africa de Est şi de Sud, chiar în Dominioanele engleze, şi cu toate barierele vamale ; c) situaţia politică turbure din China, Brazilia, Cuba, Peru şi Chili şi d) conflictele internaţionale dintre Bolivia-Paraguay şi Japonia-Chinia ; toate acestea aduc o dezorganizare a pieţelor locale, influenţând sensibil schimbul internaţional al mărfurilor.

Dacă vrem să sintetizăm aspectul general al crizei, putem spune că două situaţii comandă actualmente viaţa economică: 1) scăderea generală a preţurilor ; 2) barierele vamale şi restricţiunile monetare. Lor li se datoreşte micşorarea volumului schimburilor internaţionale, şi în materia transporturilor maritime, reducerea tonajului transportat. Trebue însă să mai ţinem seamă şi de următoarele fapte particulare crizei transporturilor maritime:

1. Traficul de pasageri este în scădere, atât din cauza diminuării capacităţei economice individuale, cât şi din cauza restricţiunilor la emigrare, şi ştim că unele companii de navigaţie erau specializate în acest trafic. Statele-Unite, principalul „debuşeu" pentru imigrare, s'a închis din 1920 prin *Immigration Act*, contingentând imigraţia.

2. Tonajul a crescut atât de mult peste nevoile traficului, încât în 1930, încep să fie dezarmate vase a căror exploatare nu mai era rentabilă, fiind legate la cheu şi echipajele licenţiate.

în	1929	tonajul mondial era de		65.000.000	t. din care		
„	1930	„	„	68.000.000	„ „	5 000.000	tone
„	1931	„	„	69.000.000	„ „	11.500 000	dezar-
„ (Iulie)	1932	„	„	72.000.000	„ „	15.000.000	mate
„ (Dec.)	1932	„	„	69.000.000	„ „	14.631.000	

3. Navlurile au scăzut mult ; supra-abondenţa tonajului şi scăderea traficului, au făcut ca în 1930, indicele navlurilor să fie de 82% faţă de acele dinainte de război ; în 1931 indicele a fost 85%, dar devalorizarea lirei sterline, a însemnat o reducere efectivă a navlurilor cu 30% pentru o aceeaş cifră nominală.

4. Paralel cu scăderea navlurilor, au crescut sarcinele sociale ca efect al legislaţiei de după război a muncei, asigurarea marinarilor, casa de retragere, de pensii, cari unite cu sporirea sarcinilor fiscale, au atras o însemnată urcare a cheltuelilor de exploatare.

5. Un alt gen de cheltueli, e cauzat de progresele continue ale technicei construcţiilor navale, precum şi de concurenţă (în special creşterea vitezei cargoboturilor) ceeace provoacă necesitatea înlocuirei vaselor, chiar neamortizate dar necorespunzătoare cererilor pieţelor ; iată o nouă sporire a cheltuelilor generale de exploatare.

6. Una din problemele capitale ale crizei transporturilor, o constituie fără îndoială, aspectul pe care l-a îmbrăcat asistenţa guvernamentală, care dintr'un intervenţionism modest, a devenit protecţionism *agresiv*. Ceeace sunt barierele vamale în domeniul economic general, sunt pentru transporturile maritime diversele subsidii financiare acordate de stat: subsidii de construcţie, de parcurs, de exploatare, apoi avantaje de diverse ordine: de credit, fiscale, etc. şi chiar foarte des, asistenţa financiară directă: subvenţiunea. Concurenţa tinde acum să fie purtată între State, fiecare căutând să-şi susţină cât mai mult flota comercială naţională. S'a ajuns să se spună că „într'o economie protejată, marina comercială nu poate trăi decât protejată" (Comité Central des Armateurs de France).

7. Necesitatea de a moderniza flotele comerciale, a provocat sistemul de a elimina prin *demolitiune* (demontare) vase a căror exploatare nu mai era rentabilă. Astfel în 1931 demolitiunile au fost de 1.031.712 tone, iar în 1932 de 1.378.195 tone.

Demolitiunea, cum e făcută actualmente, este o iniţiativă a armatorului, în care Statul nu intervine „deocamdată", prin acordarea de *prime de demolitiune* sau încurajării de alt fel.

8. Un rezultat neaşteptat al demolitiunilor, este concurenţa ce o fac vasele ce merg spre a fi demontate ; ele acceptă orice navlu, spre a-şi acoperi, măcar în parte, cheltuelile de drum ; în 1932, concurenţa lor a fost sensibilă.

9. O concurenţă nouă, este aceea ce loveşte marinele ce vând vase vechi, când noii armatori nu le demontează, ci le exploatează ; aceste vase fiind cumpărate în general pe preţuri foarte scăzute, armatorii lor au prin aceasta, cheltueli de exploatare reduse, cari le permit să se mulţumească cu navluri modeste, concurând chiar marinele cărora aparţinuseră. Dacă însă aceşti armatori mai primesc subsidii dela guvernele respective, dacă ţara lor le acordă facilităţi fiscale, dacă impozitele sunt joase, ori dacă celelalte sarcini sociale nu grevează prea mult exploatarea, concurenţa va fi şi mai periculoasă. Exemple de acest fel sunt Japonia şi Rusia.

Nenumărate sunt planurile de redresare a crizei transporturilor maritime, dar cea mai mare parte păcătuesc prin căutarea unei soluţii internaţionale, aplicabilă simultan, neţinând seamă de interesele şi egoismele naţionale.

Vom da ca exemplu, esenţa unui plan recent, publicat în excelenta revistă *„Journal de la Marine Marchande"*, sub titlul: *„Vers un Washington de la marine marchande mondiale"* : 1) raţionalizarea activităţei transatlantice, deci limitarea tonajului ; 2) fixarea metodelor de control, printr'o instituţie cu caracter internaţional ; 3) echilibrul tonajului în raport cu traficul. Planul a fost adoptat de Comisiunea franceză la conferinţa dela Londra. Principala dificultate ce se pune în calea execuţiei acestui plan este, după o analiză italiană, imposibilitatea de a impune armatorului particular (în special de *tramps)* să-şi distrugă vase din care trăeşte de 15—20 de ani.

In Iunie 1933, s'a ţinut la *Copenhaga,* Conferinţa Armatorilor Baltici (Baltic and International Maritime Conference). In prealabil s'a cerut diverselor grupări, propuneri în vederea soluţionărei problemei transporturilor maritime ; Camera Engleză de Navigaţie (British Chamber of Shipping) a propus :

a) Un plan de demoliţiune, cu caracter naţional :

1. Nu se impune armatorilor obligaţia de demoliţiune ori de înlocuire a vaselor ; 2. Se va crea o taxă specială, pe tonă, asupra vaselor naţionale, intrând în apele naţionale, taxă ce va alimenta un fond special. Taxa nu va fi pusă decât o singură dată, într'un acelaş voiaj al vasului ce atinge mai multe porturi naţionale ; pentru voiajele următoare din acelaş an, se va face o reducere de 20% pentru fiecare voiaj, aşa că dela al şaselea, nu se mai plăteşte nimic în cursul anului ; 3. Vor fi supuse planului numai vasele mai mari de 100 tone net ; 4. Pentru pasagere şi tankuri, vor fi prevăzute acorduri speciale (cu fond separat pentru petroliere); 5. Intre grupările şi industriile ce dobândesc piesele demontate, vor putea interveni acorduri, pentru a evita influenţe sensibile asupra preţului acestora, şi eventuale dificultăţi ale pieţei ; 6. Planul e trienal.

b) Un plan de dezarmare, cu caracter internaţional :

1. Nu se crează obligaţia de dezarmare pentru armatori ; 2. Se prevăd acorduri speciale pentru tankuri şi pasagere ; 3. Se prevede crearea unui fond special depus la Banca Plăţilor Internaţionale, din care vor fi acordate compensaţii armatorilor vaselor dezarmate ; 4. Se hotărăşte punerea unei taxe pe tonă, asupra vaselor mai mari de 700 tone net ; 5. Planul va fi administrat de un Comitet Central, constituit din reprezentanţi ai asociaţiilor naţionale de armatori ; 6) planul e bienal.

Anasamblul prezentat de British Chamber of Shipping, constitue un avans faţă de alte planuri precedente, căci se declară expres că nu e nici necesar, nici de dorit substituirea, în total sau în parte, a tonajului demolisat, şi se lasă o libertate deplină caracterizărei materialelor de eliminat, evitându-se o definiţie a tonajului inutil.

Conferinţa, la 21 Iunie, a adoptat o rezoluţiune din care extragem: „Protecţionismul flotelor comerciale, şi al industriei construcţiunilor navale este tot atât de dăunător ca şi piedicile aduse comerţului. Este totuşi de o importanţă vitală, ca asistenţa guvernamentală să fie oprită sau frânată, întrucât continuarea ei va împinge, pe acelaş drum, şi ţările adepte ale liberului schimb". Rezoluţia a fost aprobată în unanimitate, dar delegaţia franceză a încercat să creeze o demarcaţie între protecţionismul defensiv şi cel agresiv.

Programul Conferinţei Economice Mondiale dela *Londra,* prevedea discuţia problemelor transporturilor maritime, în cadrul economic general. In prealabil, o comisiune preparatorie, întrunită la Geneva în Ianuarie 1933, a fost însărcinată să elaboreze ordinea de zi a Conferinţei ; în această ordine de zi, în partea a doua, cap. V, § 4, se vorbeşte de transporturi. Dăm mai jos acel text :

„Printre înţelegerile de luat în consideraţie, Conferinţa ar trebui să caute dacă unele acorduri în domeniul transporturilor maritime, terestre ori fluviale, nu ar fi realizabile şi de natură a face regimul transporturilor economice mai satisfăcător, uşurând, în acelaş timp, în mod simţitor sarcinile, cari pentru unele moduri de transport apasă greu, în momentul actual, bugetele Statelor".

„In navigaţia maritimă, se pune într'un mod cu totul urgent, chestiunea subsidiilor — directe ori indirecte — pentru marina comercială, precum şi chestiunea primelor de construcţie, în şantierele naţionale. Această politică a contribuit desigur să constitue şi să menţină în serviciu un tonaj cu mult mai important decât acela cerut de comerţul internaţional actual, în aşa fel încât în multe ţări, navigaţia maritimă a devenit o sarcină pentru economia naţională, în loc de a contribui la prosperitatea ea".

„De acord în aceasta cu armatorii reuniţi de curând la Camera de Comerţ Internaţională, credem imposibilă reîntoarcerea la o economie sănătoasă a industriei navale, atât timp cât va dura o politică de subsidii guvernamentale anti-economice. Această politică excesivă de intervenţiuni, reclamă azi acordul guvernelor, pentru suprimarea ei concertată. In acelaş timp ar putea fi examinate unele posibilităţi de înţelegere relative la punerea în rebut a tonajului învechit, utilizarea tonajului existent şi punerea în şantier de noui construcţiuni"...

Conferinţa întrunită, o subcomisiune specială (a III-a) a Comisiunei Economice, a fost însărcinată cu studiul chestiunei protecţionismului direct şi indirect, în care intră şi chestiunea ajutorărei flotelor comerciale.

Intre delegaţiile reunite la Londra, au prevalat două teze principale : 1. teza engleză : desfiinţarea oricărei asistenţe guvernamentale ; 2. teza italiană : studierea protecţionismului, sub toate aspectele şi în toate domeniile economice.

La 21 Iunie, delegatul norvegian Farnley, a propus desfiinţarea totală a oricărui ajutor al tezaurului public pentru marină, cu excepţia celor destinate a asigura traficul de pasageri şi poştă. La 27 Iunie, delegatul italian iCano, expune punctul de vedere al delegaţiei italiene „ar trebui studiată dacă şi în ce mod e posibilă o demobilizare a protecţiunei", şi apoi „vor trebui examinate toate formele de asistenţă etatistă".

Punctul de vedere, de a extinde examenul la toate formele protecţioniste în orice domeniu a fost acceptat ; delegaţia franceză a observat că există cazuri în cari, protecţionismul maritim poate fi justificat şi considerat legitim", dar această legitimitate încetează când asistenţa guvernamentală „tinde a favoriza în mod arbitrar pavilionul naţional şi a dezorganiza piaţa mondială a navlurilor". Delegaţia franceză a cerut ca Conferinţa să sfătuiască Statele participante 1) să realizeze înţelegeri internaţionale între armatori, pentru gestiunea în comun a tonajului transatlantic pe marile drumuri oceanice, raţionalizând plecările şi escalele şi punând în comun profitul şi pierderea ; 2) să limiteze tonajul viitoarelor construcţiuni.

Se ştie că lucrările Conferinţe nu au dus la nici un rezultat : s'a vădit imposibilitatea de a crea un front unic al armatorilor. Punctul de vedere englez : abolirea integrală sau cel puţin reducerea severă a tuturor formelor de asistenţă guvernamentală pentru construcţia ori exploatarea vaselor, a fost susţinut de delegaţiunile norvegiană, olandeză, finlandeză şi greacă. Punctul de vedere italian : înglobarea protecţionismului maritim în problema generală a protecţionismului economic, a fost susţinută de delegaţiile franceză şi germană.

Starea actuală a transporturilor maritime, este aceeaşi ca şi înainte de conferinţă, dar nu poate decât să se agraveze ; armatorii englezi sunt pesimişti căci, spun ei, U. S. A. şi alte ţări protecţioniste, nu-şi vor schimba politica lor pentru a place Angliei.

Demoliţiunile au atins, pentru primele 5 luni ale anului, 920.344 tone brut (col. I), iar construcţiile la 1 Iulie însumează 832.495 tone (col. II).

I		II	
Anglia . .	292.465	Anglia . .	287.502
Germania	164.892	Franţa . .	92.406
U. S. A. .	91.195	Japonia .	82.280
Italia . .	78.836	Germania	45.855
Franţa . .	31.393	Italia . .	27.076
Norvegia .	13.692	U. S. A. .	3.038

Politica de subsidii prinde mereu teren, chiar în ţări ce până acum nu o practicaseră : Spania, cu un tonaj de 1.285.000 tone, a acordat în 1932, subsidii de 60.000.000 pesetas, iar în 1933, 72 000.000 pes. ceeace reprezintă 56 pesetas pro tonă. Chiar Anglia a luat măsuri pentru încurajarea cabotajului, ceeace a avut de efect, imediata înviorare a şantierelor navale, a celor scoţiene în special.

Nu de mult şi-a făcut apariţia o nouă tendinţă, care bine înţeleasă, va putea aduce mult folos marinelor comerciale : e vorba

de concentrarea companiilor de navigaţie. Exemplul a fost dat de Hamburg-Amerika Linie şi Norddeutscher Lloyd din Bremen, cari au unificat unele servicii. Se pare că şi în Anglia se păşeşte pe această cale: acţiunile Companiei Shaw-Savilland Albion, au fost repartizate între White Star Line, Oceanic Steamship Navigation, Furness Withy Co. şi British Maritime Trust.

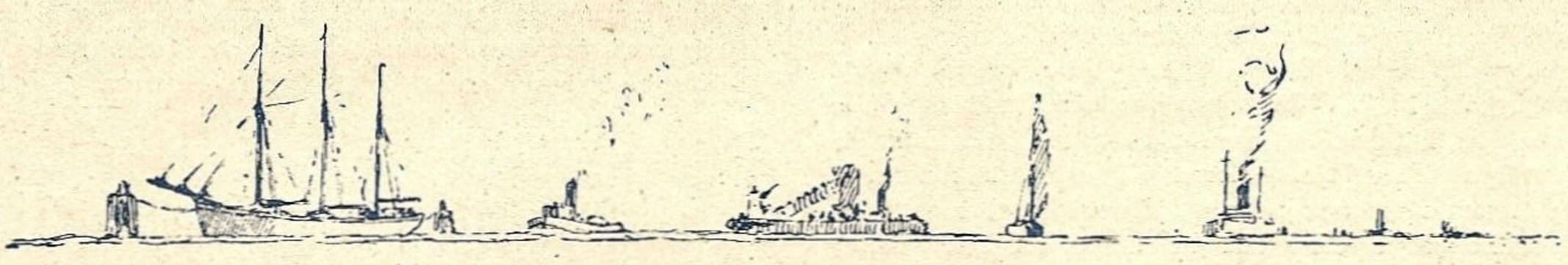
Unele ţări însă, suportă mai bine criza, putându-se spune chiar că profită de ea: Japonia, nu numai că se menţine, dar chiar îşi sporeşte flota comercială, atât prin construcţiuni noi cât şi prin cumpărări de vase vechi: actualmente 2/3 din importul şi exportul produselor naţionale, se face pe vase japoneze. E drept că scăderea yenului a fost un mare stimulent pentru comerţul exterior şi pentru navigaţia comercială a Japoniei.

Dacă examinăm situaţia prezentă, şi ţinem seamă mai ales de tendinţele politicei protecţioniste în diverse ţări, vedem că nu poate fi vorba în nici un caz de un acord internaţional. Nu credem că soluţia propusă ca salvatoare — a încuraja demoliţiunile prin ajutoare pentru remodernizare — să dea rezultatele scontate, pentru bunul motiv că e imposibil (cel puţin cu mentalitatea de azi) să se realizeze un acord internaţional, pe care-l implică un asemenea plan, rămânând în plus cazul Statelor cari profită de criză pentru a cumpăra vase vechi şi eftine, nu pentru demoliţiune ci pentru exploatare.

Credem că pentru a se ajunge, cel puţin, la o atenuare a crizei transporturilor, trebue părăsit sistemul planurilor internaţionale de mare anvergură, dar cu şanse de realizare nule, şi trebue adoptat felul de a vedea specific englezesc: căutarea de soluţiuni de speţă, pe cale empirică, înfăptuite în etape. In interiorul fiecărei ţări ar trebui obţinută mai întâi concentrarea tonajului naţional, pentru reducerea cheltuelilor de exploatare şi înlăturarea concurenţei naţionale. In organismul astfel creat, s'ar putea aplica intervenţia Statului, dar nu sub formă de prime de exploatare, de parcurs etc. ci de ajutoare de demoliţiune, având ca singur scop punerea în acord a tonajului naţional cu nevoile pieţelor deservite. Acest lucru îndeplinit, s'ar putea păşi mult mai uşor la modernizarea flotei comerciale. O a doua fază ar fi, căutarea încheerei de *acorduri regionale,* bazate pe coordonarea activităţei grupărei, pentru evitarea concurenţei internaţionale şi implicit obţinerea reducerei cheltuelilor. Numai dacă aceste etape vor fi parcurse ,un plan mai larg ar putea fi concentrat cu oarecari şanse de succes.

In ce priveşte marina noastră comercială, dacă Statul va simţi nevoia intervenţiei sale pentru ajutorarea armatorilor români, atunci credem că acţiunea cea mai indicată cu mult preferabilă subvenţiilor ori subsidiilor va fi aceia ce se va baza: 1) pe concentrarea navigaţiei maritime deoparte, a celei fluviale de altă parte; cum la noi Statul a înţeles să dea exemplu, făcându-se el însuşi armator, cazul are un aspect particular şi poate comporta două soluţiuni: sau absorbirea ori controlarea tonajului particular de către Stat (adică S. M. R şi N. F. R.), sau reunirea serviciilor de Stat cu cele particulare, comercializându-le, fie pe bază de concesiune, fie pe bază de regie cointeresată. 2) Realizarea de acorduri regionale: în această privinţă, vin mai întâi convenţiunile de tranzit: S. M. R. a încheiat deja în această primăvară, un acord cu societăţile de navigaţie fluvială: D. D. S. G., S. D. G., B. L., Cosmos, M. F. T. R. şi J. R. P., în care se prezede că mărfurile transportate cu vasele fluviale ale acestor societăţi, să fie transportate la destinaţie de vasele maritime ale S. M. R.; în al doilea rând, s'ar putea realiza un acord de exploatare, (prevăzut deja la Conferinţa Interbalcanică dela Atena) între marinele balcanice: Albania, Bulgaria, Grecia, Jugoslavia, România şi Turcia; ulterior realizărei acordului, s'ar putea încheia convenţiuni de tranzit între marinele balcanice grupate, şi alte ţări ca Polonia, Cehoslovacia, Ungaria, etc.

Nostromo



NAUFRAGII ŞI SINISTRE MARITIME

Căpitan Comandor (R)
EMIL OPRIŞAN

Un vechiu proverb marinăresc sună: „Corabia spune marinarului: fereşte-mă de uscat, că de apă te feresc eu"; aceasta înseamnă că un vas este mai în pericol, lângă uscat, decât în largul mării. Fie furtuna cât de violentă, este mai preferabil pentru un vas să fie în mijlocul valurilor, decât lângă stânci şi coastă, unde-i aşteaptă o moarte sigură. Este drept că majoritatea naufragiilor se produc din cauza atingerei uscatului, dar de multe ori vasele sunt răpuse în mijlocul mării, de alte cauze decât cele pe cari le prevede proverbul de mai sus: violenţa valurilor. Vom căuta în articolul de faţă, şi în cel următor, să arătăm întâi cauzele generale ale sinistrelor maritime, apoi precauţiunile de salvare ale vieţilor omeneşti, aflate în primejdie pe mare.

I. *Sinistre-maritime.*

Este imposibil să se prevadă şi să se înşire, toate cauzele ce pot provoca pierderea unui vas, după cum e cu neputinţă să se prevadă toate accidentele ce se întâmplă. Vom încerca o expunere a principalelor cauze:

1) *Accidente de bord:* incediu, scurt circuit, răsturnare prin greşită repartiţie a greutăţilor, infiltrare de apă cauzată de rea întreţinere a corpului, auto-aprindere a caricului (descompunerea cărbunilor, a bumbacului, a coprahului, etc.), explozia caricului, explozia căldărilor, etc..

2) *Accidente de navigaţie,* datorite fie elementelor, fie unei greşeli de manevră: a) răsturnare, inundare cu apă, avarie gravă a corpului sub violenţa valurilor etc.; pot fi provocate de: o furtună trombe marine, maree, etc.

b) Ciocnire de un corp flotant (epavă, iceberg, derelict etc.), abordaj cu un alt vas, etc.

c) Atingerea uscatului, stânci submarîne, bancuri, coastă, etc...

Sinistrele dela punctele b şi c, sunt cauzate mai cu seamă fie de vizibilitatea redusă (întuneric, ceaţă, etc.), fie de o greşeală de manevră (dintre cari cea mai frequentă este nerespectarea regulilor de drum), fie de o greşeală de navigaţie.

3) *Distrugeri de război:* tir, mine submarine, torpile, bombardament aerian, etc..

Făcând o clasificare a sinistrelor, din punct de vedere al salvărei, vedem că ele se întâmplă:

1) In largul mării, departe de uscat de unde ar putea veni ajutor.

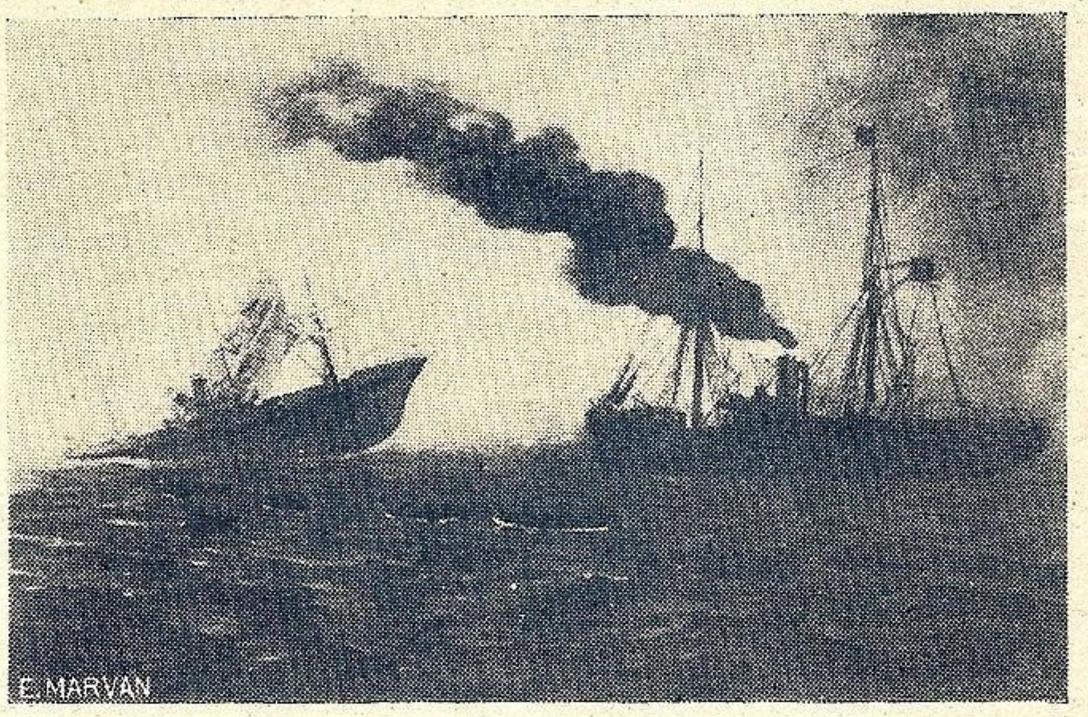
2) In apropierea relativă a coastei, destul de departe de ea

pentru ca oamenii să se poată salva înnot, dar nu atât de departe, pentru a nu putea fi salvaţi.

3) In apropierea imediată a coastei, dar naufragiul este de aşa natură, încât echipajul nu s'ar putea refugia la uscat, oamenii riscând a fi sdrobiţi din cauza valurilor ce se sparg, iar bărcile de salvare nu se pot apropia din cauza stâncilor.

Vom cita acum câteva naufragii celebre: cine nu a auzit de pluta *Meduzei,* sau de *Titanic,* şi mai aproape de noi, de *Philippar,* şi de *Atlantique ?*

La 17 Iunie 1816, fregata franceză *Méduse* pleca dela Aix,



Abordaj

pentru Senegal, având aproape 400 de oameni la bord, dar din nenorocire comandată de un ofiţer fără experienţă. La 1 Iulie, eşua pe bancul Arguin, şi în faţa imposibilităţei de a o ranflua, se decise abandonarea vasului şi salvarea echipajului ; o barcă luă 35 de oameni, alta 42, a treia 25, o şalupă luă 90, o iolă 15, o plută alcătuită în grabă 150, iar 15 rămaseră la bord. Toate bărcile ajunseră cu bine la ţârm ; din oamenii rămaşi la bord, supravieţuiră numai 3, ceilalţi se înecară încercând să ajungă înot la coastă. Tragedia teribilă se petrecu pe plută. Aprovizionată suficient la început, dintr'o greşeală, cea mai mare parte din galeţi căzură în apă, dar rămăsese provizia de vin. Remorcată câtva timp, de celelalte imbarcaţiuni, pluta fu părăsită înainte de a se ajunge la coastă şi puţin după aceasta, se deslănţui o furtună, care o târâ în larg ; mulţi oameni fură luaţi de valuri, alţii îşi rupseseră membrele între barele de lemn ale plutei, alţii se îmbătară şi în furtună şi mai târziu sub soarele arzător, izbucni întâi revolta, apoi masacrul. In curând apăru şi foamea, iar cu ea groaza şi nebunia : într'a 5-a zi, mai rămăseseră deabia 28 de oameni din cei 150 ; cei în viaţă mâncară întâi carnea cadavrelor, apoi începu masacrul pentru procurarea de hrană. Intr'un târziu, cei cari mai rezistară, ţinură un sfat secret şi hotărâră să arunce în mare pe muribunzi, pentru ca aceştia să nu mai conusume inutil proviziile rămase. Acest ultim masacru avu loc, dar după el, îngroziţi de tot ce făcuseră, supravieţuitorii aruncară armele lor în apă. Când la 17 Iulie, brikul francez *Argus* culese depe pluta întâlnită în larg, ultimii 15 supravieţuitori, toţi aceştia erau complect extenuaţi; unii înebuniseră, alţii erau în agonie; când brikul ajunsese la Saint-Louis, în Senegal, rămăseseră numai 6 în viaţă, cari purtară tot restul vieţei, întipărită pe faţă şi în minte, grozăvia scenelor trăite.

—In Februarie 1855, fregata franceză *Sémillante,* transportând trupe în Crimea, (în total 700 oameni la bord) lovi, din cauza ceţei, o stâncă în strâmtoarea Bonifacio, şi se scufundă atât de repede încât nici un singur om nu se putu salva.

— In 1856, pachebotul *Rusia,* transportând emigranţi în Statele Unite, se aprinde în largul oceanului : 441 victime.

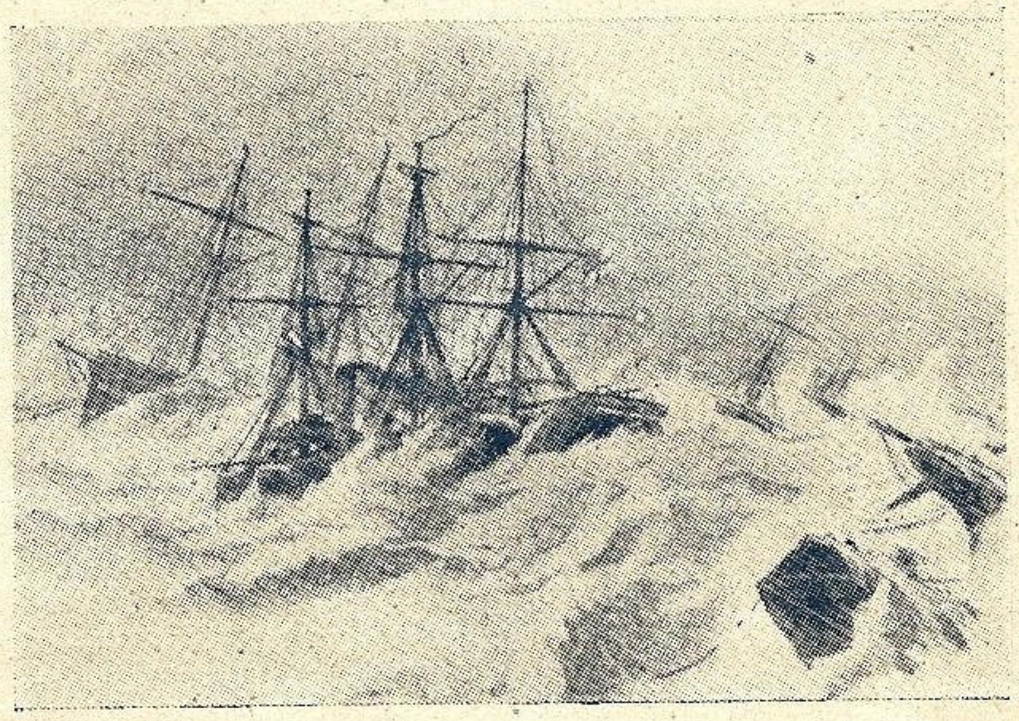
— La 29 Decembrie 1865, pechebotul englez *London* (vas de 1.700 tone, de construcţie recentă, considerat ca perfect din punct de vedere al construcţiei) părăsea docurile Londrei pentru Australia ; la 10 Ianuarie 1866 — după câteva zile de o furtună atât de violentă, încât comandantul luase hotărârea să se reîntoarcă la Plymouth, din cauza avariilor suferite — un val enorm se abătu vertical asupra vasului inundând camera maşinilor, stingând focurile şi introducând atâta apă în vas, încât se afundă până aprope de copastie. A doua zi, un nou val, sfărâmând câteva ferestre, umplu şi mai mult vasul, care începu să se scufunde repede. Bărcile de salvare fură răsturnate ori stârcite de violenţa valurilor, afară de una singură, în care se îmbarcă 19 persoane, singurele — dintre pasageri şi echipaj — cari scăpară.

— In 1874 pachebotul *Saint Patrik,* în drum spre Noua Zelanda cu emigranţi, este mistuit de incendiu : 470 morţi.

— In Martie 1889, erau la ancoră în baia Apia, din insula Apolu (arhipelagul Samoa), şapte vase de război şi 6 vase de comerţ, când într'o zi barometrul începu să scadă, prevestind un ciclon. Nici un vas nu luă precauţiunea de a se depărta de coastă şi stâncile de coraliu ; uraganul prevestit, se abătu asupra insulei cu o violenţă catastrofală (şi astăzi se mai pomeneşte de uragan în insulă) aducând din largul oceanului, munţi de apă, cari se năpusteau în baie ; un singur vas (Corveta engleză *Call.ope)* din cele 13 scăpă dela un naufragiu sigur, comandantul ei având curajul să scoată vasul său din bae şi să-l ducă pe timpul acela, către largul oceanului ; scăparea vasului se datoreşte atât iniţiativei comandantului cât mai cu seamă puterei maşinilor. Toate celelalte vase fură, cari aruncate la coastă, cari răsturnate.

— In 1890 vasul *Shanghai,* navigând în marea Chinei, este cuprins deodată de flăcări : 300 morţi.

— In Iulie 1898, transatlanticul francez *Bourgogne* în drum spre New-York, fu abordat pe o ceaţă deasă, de un clipper american, *Cromatyshire,* care naviga sub toate velele. Grav deschis într'un bord şi slab compartimentat ca toate vasele de atunci, *Bourgogne* se scufundă repede, pe când velierul antrenat de viteză, dispăruse deja în ceaţă. Bărcile de salvare, îmbarcară numai o parte din pasageri ; din 832, se înecară cu vasul 565.



Ciclonul dela Apia

— In 1904, vasul american, *General Slokumarde,* pe când făcea o escursie de plăcere, este distrus de incendiu, lângă Long Island, pierind cu el aproape 1000 de persoane.

— In 1908, pe pachebotul *Sardinia,* în drum dela Malta spre Alexandria izbucneşte un incendiu, care face 123 victime.

— In 1912 *Titanic* cel mai mare transatlantic existent atunci în drum spre New-York ciocneşte un gheţar, care-l spintecă atât de grav, încât se scufundă în mai puţin de jumătate de oră, cauzând moartea a circa 700 persoane.

— In 1913, transatlanticul *Volturno,* având aproape 2000 emigranţi la bord, este cuprins de flăcări, în largul oceanului Atlantic. Vasele sosite în ajutor nu se puteau apropia, atât din cauza unei tempeste care se abătuse între timp cât şi din cauza flăcărilor. Prin minuni de eroism, se reuşeşte a se salva aproape toţi pasagerii, afară de 136 morţi în incendiu.

— In 1932 pachebotul *Georges Philippar* al „Compagnie des Messageries Maritimes", venind din Extremul Orient spre Europa cu 764 pasageri, este mistuit de un violent incediu, în largul Capului Guardafui; cu toate instalaţiile de stingere perfecţionate, focul cuprinse tot vasul atât de repede, încât deşi vremea era bună şi ajutorul sosise la timp, cad pradă flăcărilor 91 persoane.

In primăvara acestui an, transatlanticul francez *Atlantique,* de construcţie foarte recentă, pe când era în drum spre un şantier, având la bord numai echipajul, este mistuit de un incediu, care se răspândise pretutindeni ca fulgerul cu toate dispozitivele perfecţionate de combaterea incediilor.

*

II. *Prevenirea sinistrelor-maritime.*

Am văzut pe scurt câte cauze pot provoca un naufragiu şi am văzut din similara experienţă a câtorva exemple, tragediile ce se petrec în asemenea împrejurări, cari se întâmplă de când există navigaţia. Pentru a preveni sinistrele maritime, s'au încercat, din cele mai vechi timpuri, luarea de măsuri, în scop, fie de a înlătura ori a micşora cauzele de provocare a sinistrelor, fie de a ajuta la salvarea oamenilor imbarcaţi. Lăsând la o parte începuturile, şi reţinând numai progresele timpurilor moderne, vom relua clasificarea cauzelor sinistrelor maritime şi din punct de vedere al prevenirei lor. Vom găsi:

1) *Măsuri de siguranţă aplicate pe vase.* a) Perfecţionarea construcţiei corpului vasului şi amenajamentelor de aşa natură încât avariile de diverse ordine, să fie limitate cât mai mult; în urma naufragiilor lui *Bourgogne* şi *Titanic,* s'a dat o atenţie deosebită compartimentajului, adică a subîmpărţirei corpului vasului în compartimente etanşe, cari limitează pătrunderea apei la compartimentul avariat. b) Sporirea protecţiei contra incendiilor la bord; incendiul lui *Volturno,* a dat o deosebită importanţă chestiunei, atrăgând, înmulţirea dispozitivelor de combaterea incediilor la bord. Recentele incendii ale lui *Philippar* şi *Atlantique,* au adus în studiu, suprimarea materialelor inflamabile (în special vopsele şi lacuri) ori înlocuirea lor prin produse ignifigate. c) Fixarea unei limite maxime pentru încărcare etc.

2) *Măsuri de siguranţă în navigaţie.* Pentru a diminua cât mai mult riscurile de coliziune a vaselor, s'au adoptat de toate statele, reguli de drum la mare, cari prevăd:

a) Obligativitatea respectărei unor anumite norme în caz de încrucişare.

b) Ridicarea de semne distinctive de vasele cari îndeplinesc o operaţiune anumită şi se află în anumite situaţii.

c) Arătarea, în timpul nopţei, de felinare determinate.

d) reguli speciale pentru drumul în noapte.

e) Obligativitatea producerei de semnale acustice (fonice) în timp de ceaţă şi

f) Reguli speciale pentru drumul prin ceaţă.

3) *Măsuri de siguranţă la coastă.* In acestă categorie, intră toate dispozitivele cari au de scop a permite vaselor să-şi determine poziţia faţă de coastă, pentru a evita o greşeală de apreciere, care să le facă să se pună pe uscat, ori să atingă un punct primejdios.

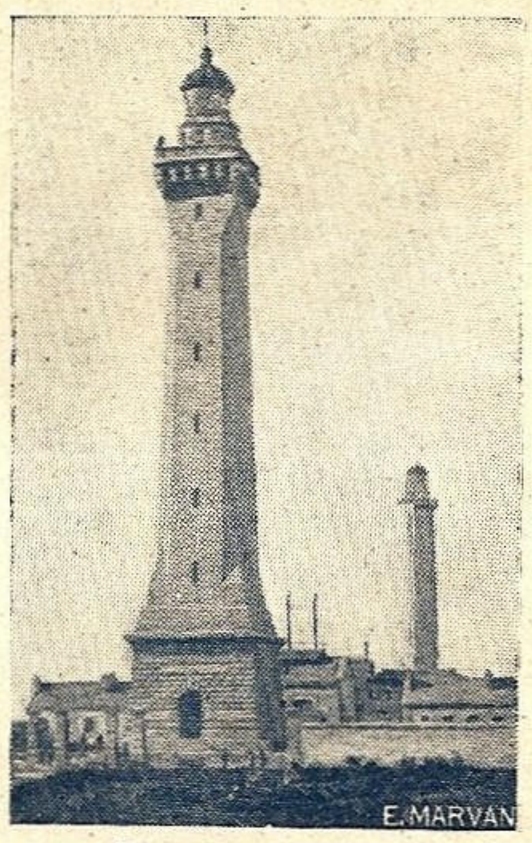
a) *Farurile,* care-şi trag numele dela turnul de aramă, edificat sub Ptolomeu, de Sostrad din Cuid, pe insula Pharos dela Alexandria, şi în vârful căruia ardea un foc servind la orientarea navigatorilor. Românii şi Grecii, ardeau focuri pe înălţimi ori pe turnuri anume construite. Colosul dela Rhodos a fost un far, construit dintr'o statuie a lui Phoebus, turnată din bronz, înaltă de 34 metri; zeul ţinea în mâna ridicată, o cupă în care ardea focul. Luminatul se făcea până în evul mediu prin ardere de lemne ori cărbuni, în secolul al XVIII-lea un fel de candele, feştile arzând în ulei (deabea în 1784 se inventează lampa cu fitil circular, oglinzi reflectoare (sistemul catoptric) apoi deabea în 1800 şi câţiva ani mai târziu, Fresnel, inventează lentile cari concentrează razele luminoase, paralel cu axa lor; In 1859, electricitatea este întrebuinţată pentru prima dată în luminatul farurilor. In ce priveşte construcţia farurilor, ele sunt fie construite la uscat, fie construite departe de coastă, pe vre-o stâncă, de multe ori acoperite de apă, fie aşezate pe vase ancorate în locurile periculoase.

b) In aceeaş categorie cu farurile intră *geamandurile luminoase,* mici corpuri flotante ancorate, purtând o sursă de lumină (gaz comprimat, acetilen, electricitate, etc.); ele servesc să indice prezenţă unui obstacol pentru navigaţie.

c) *Geamanduri,* mici corpuri flotante ancorate, indicând drumul de urmat în zone periculoase.

d) *Balize,* corpuri apărând deasupra apei, dar fixate pe fund, servind în acelaş scop.

e) *Semnale fonice* la intervale regulate servind a indica, pe ceaţă, prezenţa obstacolelor indicate de faruri, geamanduri etc.: astfel la faruri, sunt instalate de obicei sirene cu aer comprimat, ori



Farul dela Ekmul

se produc explozii de fulmicoton, iar pe geamanduri, sirene cu piston, cu clopot etc.

f) *Semnale optice,* în general semafoare (catarge de semnale) de pe cari, cu ajutorul pavilioanelor, ori de forme convenţionale (baloane etc.), se fac semnale relative la starea timpului, la mare etc.; mai sunt apoi reperele, fixate la uscat, care indică drumul de urmat într'o regiune dificilă; ele consistă din diferite forme cari, pentru a indica drumul exact, trebuesc văzute profilându-se una peste alta.

g) *Staţiunile de radiotelegrafie,* cari dau vaselor indicaţiuni permiţându-le să-şi determine poziţia, să cunoască timpul probabil etc.

h) *Cablul Loth,* consistând dintr'un cablu (aşezat pe fundul mărei în zone periculoase), prin care trece un curent electric; vasele, pentru a urma drumul, potrivesc cârma astfel ca aparatele receptoare să primească intesitatea maximă.

i) *Radio-faruri,* adică posturi fixe, de T. F. F. (în general pe lângă farurile principale) şi care emit la intervale regulate, un sunet anumit; un vas recepţionând emisiunea a 2 radio-faruri, îşi poate determina perfect poziţia faţă de coastă.

4) *Măsuri de salvare în largul mărei.*

Aceste măsuri, fac parte obligatoriu din inventarul bordului, de aceea le examinăm acum. Măsurile de salvare dela coastă, le vom studia într'un articol special.

a) De când există navigaţia maritimă, vasele au avut întotdeauna un număr de imbarcaţiuni uşoare, cari pe lângă că erau întrebuinţate în diferite manevre şi servicii, foloseau în caz de naufragiu, pentru salvarea oamenilor. Odată cu apariţia vaselor moderne de mare tonaj, putând transporta mii de pasageri, s'a vădit nevoia înmulţirei bărcilor precum şi a mărimei capacităţei lor de îmbarcare. Pe veliere, aceste bărci erau ţinute — mai cu seamă pe vasele de război — în axul vasului, între arbori ; acum însă, pe vapoare, ele sunt dispuse în ambele borduri, iar pe marile pasa-

Pluta Meduzei

gere, o punte poartă numele de puntea imbarcaţiunilor. Naufragiile, în special ale transatlanticelor *Bourgogne* şi *Titanic,* au pus în evidenţă — pe lângă alte condiţii ce trebuie să îndeplinească aceste bărci — şi următorul fapt : bărcile de salvare trebue să corespundă cel puţin cu maximul numărului de pasageri ce poate îmbarca vasul, pentrucă atunci când un vas se scufundă, el se înclină deobicei într'un bord, aşa că jumătate din imbarcaţiuni sunt inutilizabile, atârnând pe flacurile vasului. In mod logic, ar urma ca în fiecare bord, să se găsească un număr de imbarcaţiuni suficiente pentru a primi pe toţi pasagerii bordului. Alte condiţii, ce trebue să îndeplinească aceste bărci de salvare sunt : 1) să fie insubmersibile (prin chesoane cu aer).

2) Dispozitivele de lăsare la apă a bărcilor să fie cât mai rapide.

3) Bărcile să fie în perfectă stare de navigabilitate, astfel ca să nu facă apă odată lansate.

4) Echipajele lor, să fie perfect antrenate prin dese repetiţii.

5) Bărcile să aibă o aprovizionare suficientă pentru persoanele destinate a fi luate la bord.

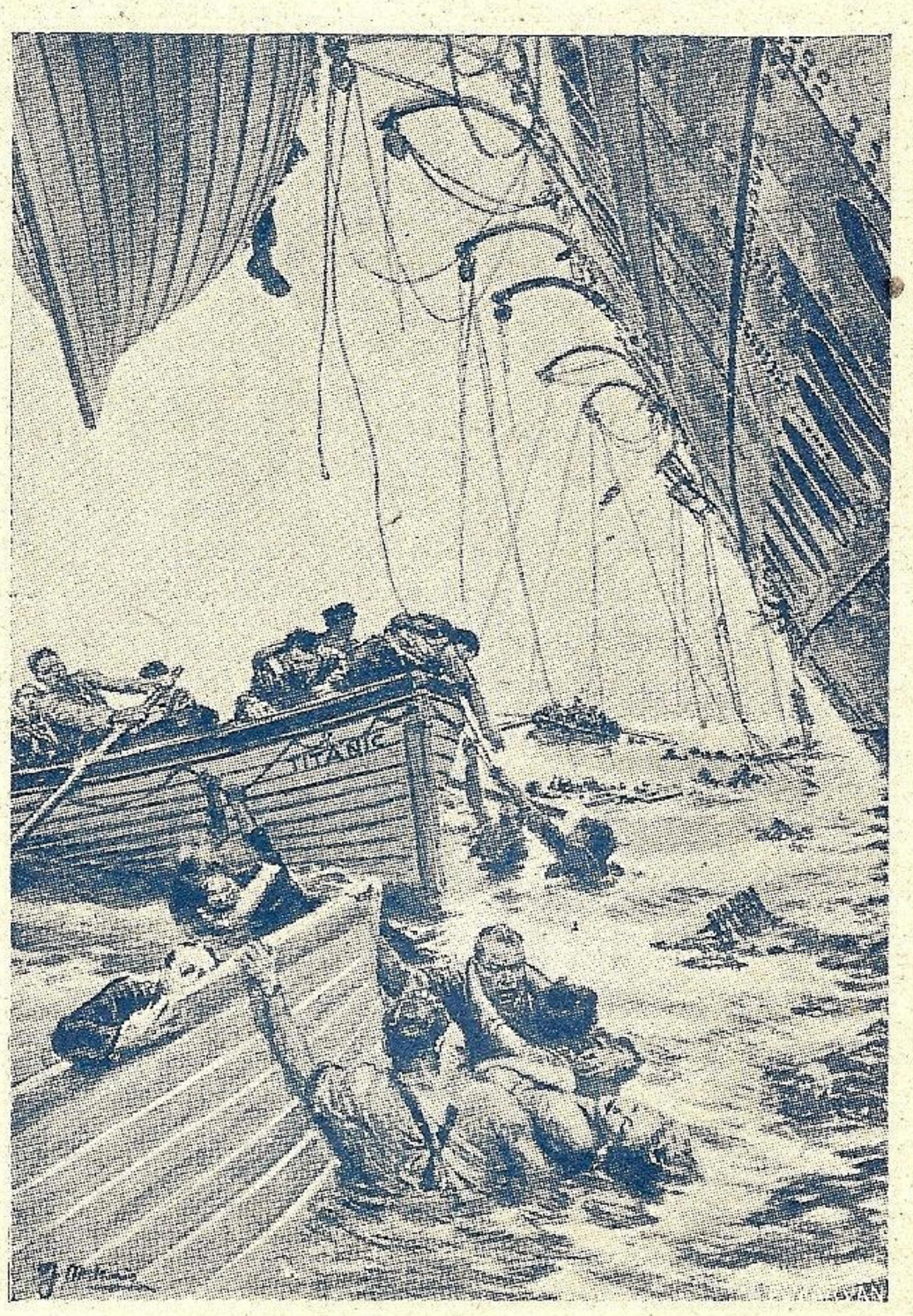
6) Să fie prevăzute cu rame, arbori, vele, diferite accesorii de navigaţie şi instrumente nautice. Numai astfel se poate conta pe bărci şi pe reuşita salvărei efectuate. In urma naufragiului lui *Titanic,* s'a întrunit la Londra, în 1913, o conferinţă, care a elaborat o convenţie prin care se prevăd norme obligatorii în această materie.

b) Pe lângă bărci de salvare, mai sunt întrebuinţate : plute (în marina de război sunt adoptate plutele sistem Carley), colaci şi centuri de salvare etc.

c) Pentru a comunica între ele, la oarecare distanţă, vasele au o serie de pavilioane — de culori şi desene, în combinaţii diferite— cu cari pot forma fraze, cifre etc. ; este ceeace se chiamă codul internaţional de semnale, universal adoptat.

d) Cel mai important mijloc de salvare — după bărcile de salvare — este telegrafia fără fir, realizată graţie descoperirilor lui Hertz, Branly, Lodge şi Marconi. Prin telegrafia fără fir, cu alfabetul Morse, vasele pot comunica fie între ele, fie cu uscatul şi pot cere ajutor în caz de naufragiu, date asupra vremei, ora unui loc anumit etc. Până la realizarea practică a radio-telegrafiei, şi la introducerea ei pe bordul vaselor (acum 20 ani) echipajele şi pasagerii de pe un vas naufragiat în larg, nu avea altă posibilitate de salvare decât să părăsească vasul, pe bărci de salvare, şi să caute să atingă uscatul ori să întâlnească un alt vas ; puţini erau fericiţii, cari reuşeau să atingă uscatul ; majoritatea muriau de foame şi de sete, sau se înecau prin răsturnarea bărcilor ; mii şi mii de vase au dispărut fără urmă în cursul veacurilor fără să se cunoască cauza ; pierdute *Corps et biens.* Odată cu introducerea radiotelegrafiei pe vase, este deajuns, în caz de pericol să se telegrafieze aceste trei litere S.O.S. în alfabetul Morse ...———... adică în englezeşte *Save Our Souls* şi în româneşte, *Salvaţi sufletele noastre,* urmat de poziţia geografică a vasului în acel moment, exprimată în câteva cifre, pentru ca vasele aflate în vecinătatea celui în pericol, să-i vină în ajutor ; vecinătatea e relativă, căci chiar vase aflate la 250 mile de cel ce cheamă ajutor, şi-au schimbat drumul pentru a-i veni în ajutor, mânaţi de tradiţionala şi universala solidaritate a marinarilor, în a da ajutor unui camarad, indiferent de naţionalitate.

Intr'o noapte din Aprilie 1912, cel mai mare vas existent atunci, transatlanticul *Titanic,* se izbeşte de un iceberg, şi este atât de



Naufragiul lui „Titanic"

grav avariat din cauza marei sale viteze cu care mergea, încât în circa jumătate de oră, se scufundă. In semnalele de S.O.S. trimise în continuu de telegrafistul bordului, mai multe vase, cari se aflau la diferite depărtări, urmând diferite rute, şi-au schimbat drumul, alergând în ajutorul *Titanicului,* reuşind a salva 1490 persoane din 2.190 câte se aflau la bord. Cauza înecărei celorlalţi 700 se datoreşte 1) repeziciuni scufundărei vasului 2) congestiei avute la

aruncarea în apă extrem de rece ; deşi cei ce se aruncau era susţinuţi de centurile de salvare, răceala apei îi omora.

Pentru a vedea şi mai bine importanţa acestor mijloace de salvare, vom povesti un pasagiu fără celebritate — întâmplat în timpul războiului — dar care e o redactare în oarecare măsură a grozăviilor depe pluta *Meduzei.* In 1918, cargobotul *Dunmaru,* vas construit din lemn în timpul războiului — era afretat de marina de Război a Statelor Unite, care-i instalase şi radiotelegrafie la bord, pentru a transporta muniţii de război şi explosibile. Pe când se află în apropierea insulei Guam, în Oceanul Pacific, în timpul unei tempeste teribile, *Dunmaru* este trăsnit şi sare în aer înainte ca telegrafistul să poată cere ajutor dela insula ce se vedea la orizont. Echipajul, refugiat în mica barcă ce putuse fi lăsată la apă, fiind împiedicată de furtună să se apropie de insulă, se văzu nevoit să se abandoneze în voia vântului, lăsând-se dus în mijlocul oceanului Pacific, în speranţă de a putea ajunge la o insulă. După 18 zile de navigaţie în voia soartei — în care timp, din cauza foamei, oamenii s'au văzut nevoiţi să se mănânce între ei — au au ajuns în insulele Filipine, *după ce rătăciseră mai bine de 3.500 mile, adică circa 6.500 Km.*

INCEPUTURILE NAVIGAŢIEI CU TANCURI

de Dr. POMPILIU VERZARIU

Transportul pe apă a lichidelor ce se negociază în mase mari (produse petrolifere, untură de balenă, creozot, ulei de palmieri, melasă, sirop de zahăr, etc.), se face în bastimente special amenajate, aşa numite vase-tancuri.

Când vorbim de tancuri, vom înţelege pe viitor numai cele întrebuinţate la transporturi de produse petrolifere, deoarece mărfurile acestea ocupă locul principal în transportul lichidelor pe mare.

Principiul economic de bază al utilităţii maxime produsă cu minim de efort, a condus la întroducerea acestei forme de transport al lichidelor pe apă.

Utilizarea pe o scară mai largă a produselor petrolifere, mai întâi la luminat şi unsul maşinelor (petrol lampant şi uleiuri minerale) apoi ca combustibil (păcură) şi în urmă drept carburanţi pentru motoare cu combustiune internă şi explozie (motorină şi benzină) au lărgit într'atât sfera lor de întrebuinţare, încât mijloace de ambalaj (butoae şi bidoane) şi transport, au devenit absolut inpracticabile din cauza :

1) costului ridicat,

2) greutăţilor de a manipula şi transporta ambalate aceste produse în cantităţile mari cerute.

Butoaele trebuiau să fie restituite sau distruse după utilizare, operaţiuni costisitoare şi greoaie. In unele locuri cu consum redus şi fără instalaţiuni suficiente se mai obişnuieşte şi azi, ca butoaele cari au servit la transportul produselor, să fie aruncate în mare, restituirea costând mai mult ca valoarea lor. In zilele noastre, când numărul tonelor de produse petrolifere consumate se urcă la cifre astronomice, cine şi-ar mai putea închipui că un transatlantic sau un vas de război să-şi facă alimentarea cu combustibil din butoaie.

Ca întotdeauna în istoria navigaţiei, tot astfel şi în istoria transportului produselor petrolifere pe apă, desvoltarea mijloacelor de navigaţie pe mare a urmat desvoltării celor de transport intern, transportul maritim fiind numai un complement al transporturilor terestre (conducte de petrol, vagoane-cisterne) şi linii de navigaţie internă. Fără perfecţionarea mijloacelor de comunicaţie internă n'ar fi fost posibilă desvoltarea navigaţiei pe mare.

Ţara cu cea mai veche industrie petroliferă este indiscutabil România, şi totuşi toate etapele desvoltării acestei industrii şi celor subsidiare, trebuiesc studiate în ţara clasică a petrolului, în America de Nord. Aşa şi problema desvoltărei transportului martim a petrolului trebuie să fie urmărită în legătură cu istoria petrolului în America de Nord, care este prima ţară *exportatoare* de produse petrolifere, atât în ordinea cantităţilor cât şi în acea istorică.

Industria petroliferă, în concepţia de azi a cuvântului, n'a luat naştere decât la începutul jumătăţei a doua a secolului trecut. In această epocă, transportul pe uscat se făcea încă în mod primitiv cu tracţiune animală, care era suficientă pentru aprovizionarea consumatorilor situaţi în imediata apropiere a locurilor de producţie. De fapt în aceşti ani (1857—59) producţia totală mondială n'a întrecut anual cifra de 6000 barili (cca. 7 barili=o tonă).

Petrolul fiind produs din an în an pe o scară mai largă, au trebuit să se adapteze producţiei şi consumului crescând şi mijloacele de transport.

In anul 1860 s'a expediat cu vaporul „Wenago" prima încărcătură de 60 butoaie ulei pe râul Alleghany (Statele-Unite). N'a trecut un an dela această primă expediţie şi s'a întrodus sistemul de transport „vărsat" (engl. „in bulk", franz. „en vrac") în bacuri de 4—500 butoaie capacitate pe acelaş râu. Producţia crescândă a petrolului în Statele-Unite, a creiat şi prima cale ferată destinată transportului de petrolifere cu vagoane platforme pe cari se montau butoaie mari, (1868) iar în anul 1871 au apărut şi primele vagoane-cisterne.

Tot în această epocă, după unele încercări nereuşite s'a ajuns în Statele-Unite la punerea în practică a ideii de a se transporta petrolul prin conducte, dar abia anul 1875 a adus o perfecţiune atât de mare în construcţia conductelor de petrol ca să se poată transporta petrolul prin aceste mijloace dela locul de producţie din Pennsylvania până la coasta atlantică.

Transporturile pe uscat şi de navigaţie internă, găsind din an în an mijloace mai eftine şi capabile să deplaseze cantităţi mari la distanţe apreciabile, pe de altă parte producţia crescândă împingând produsul spre cercuri tot mai largi de consumatori, era firesc să apară foarte curând primele exporturi de produse petrolifere spre Europa civilizată.

Chiar în anul celui d'intâi transport pe calea navigaţiei interne pe râul Alleghany (1860) — primele butoaie cu produse petrolifere au trecut oceanul din America în Europa. In anul 1861 bricul „Elisabeth Watts" face drumul Philadelphia-Londra având ca încărcătură numai butoaie de petrol. In această epocă încă, butoaiele de petrol nu găseau spaţiu decât pe corăbii vechi, deoarece riscul de explozii şi incendiu se credea atât de mare, încât nimeni n'ar fi avut curajul să întrebuinţeze pentru asemenea transporturi valoroasele vapoare cu aburi. Transportul în butoaie era însă excesiv de scump. O tonă greutate petrol în butoaie ocupa spaţiul a cca. 80 picioare cubice, adică 2 tone.

Cerinţele din an în an crescânde a pieţelor de consumaţie pe de o parte, iar pe de altă parte scumpetea transportului în butoaie, a condus la ideia de a expedia şi pe mare petrolul „vărsat".

Se susţine că încă în anul 1863 s'a transportat petrol vărsat în

corabia de fier „Atlantic" sub pavilion englezesc. In listele de nave deabia dela anul 1869 figurează velierul „Charles" ca primul vastanc. In anul 1872 Red Star Line adaptează vapoarele sale „Vaterland", „Nederland" şi „Switzerland" pentru transportul de petrol în vrac, dar adevăratul întemeitor al navigaţiei cu tancuri în sens modern este armatorul W. A. von Riedemann din Geestemünde, unul din fondatorii firmei „Deutsch-Americanische-Petroleum-Ges.". Experienţele sale le-a făcut cu velierul „Andromeda" montând în corp 72 chesoane de fier legate între ele cu o reţea de ţevi. Unele din aceste compartimente erau destinate să servească drept tancuri de expansiune.

„Andromeda" a stat mult timp legată de mal în portul Brema, toţi marinarii ocolind-o, temându-se în special de efectul lichidelor asupra stabilităţii vasului la valuri, fără a mai aminti frica de incendiu. Tenacitatea armatorului a învins în fine şi rezistenţa soc. de asigurare şi astfel „Andromeda" a plecat în drum spre Statele-Unite înapoindu-se la 22 August 1886 cu 2000 tone petrol la Bremerhaven.

Exportul total al produselor petrolifere a atins încă din 1881 respectabila cantitate de 13 milioane barili (aproape 2 milioane tone) deschizând un câmp larg posibilităţilor de transport transoceanice.

Incurajat de încercarea reuşită a velierului „Andromeda", Riedemann a crezut a fi găsit principiile fundamentale a construcţiei de tancuri, putând păşi acum spre construirea primului vapor-tanc original.

Dar nici unul din şantierele germane n'au voit să se angajeze la executarea comenzei „periculoase" a lui Riedemann, până ce în sfârşit un şantier englez s'a declarat dispus să construiască primul vapor-tanc original care a fost botezat cu numele „Glückauf", având o capacitate de încărcare de 2750 tone.

Principiile care au fost aplicate la construcţia acestui vas au rămas în linii generale neschimbate până în zilele noastre. In locul chesoanelor montate în velierul „Andromeda", „Glückauf" avea 14 compartimente a căror pereţi exteriori formau chiar bordajul vasului. Plăcile au fost nituite şi ştemuite cu cea mai mare atenţiune. Căldările şi maşinele au fost intalate la afterpic, ocupând cca. 1/5 din lungimea totală a vaporului. Spaţiul rezervat maşinelor a fost despărţit de caric printr'un cloazon-etanş umplut cu apă (Kofferdamm). Vaporul avea compartimente principale despărţite prin pereţi longitudinali şi transversali şi compartimente laterale limitate printr'o punte inferioară, aşa numite „Summertankuri", şi tancuri de expansiune.

„Glückauf" a început călătoria în condiţiuni foarte bune. Efectul punerei sale în circulaţie n'a întârziat să se producă. Preţurile petrolului au scăzut în Europa deodată cu 50%. Exemplul dat de vaporul lui Riedemann a găsit imitatori şi în nu mai mult de 6 ani adică la 1892, au ajuns să fie înmatriculate la Geestemünde 15 nave-tanc cu o capacitate de încărcare între 3—4500 tone.

De dragul adevărului istoric nu putem lăsa nemenţionat faptul că, mulţi ani înaintea vaporului-tanc „Glückauf", fraţii Nobel au comandat pe la anul 1878 la şantierele „Motala" din Göteburg, tancul „Zoroaster" de o capacitate de 240 tone. Acest tanc a cărui căldări erau încălzite cu reziduri de petrol, făcea serviciul în marea Caspică până la gurile râului Volga, nefiind însă utilizabil pentru transporturi în marea largă.

Exportul total al produselor petrolifere a crescut continuu atingând la 1892 cifra de 18 milioane barili (cc. 2.500.000 tone) export făcut în totalitate din America.

Toate rezultatele satisfăcătoare pentru siguranţă la care s'a ajuns în construcţia de vapoare-tancuri, n'au putut să facă să dispară încă mult timp, neîncrederea faţă de aceste vase. Compania Canalului Suez refuza cu desăvârşire până în anul 1902 trecerea tancurilor petrolifere. Dar şi de aci înainte impunea regule severe ce trebuia observate. Deabia în 1907 au fost şterse aproape în întregime dispoziţiunile speciale.

Vapoarele tancuri sunt vasele cele mai rezistent construite şi prin urmare şi cele mai scumpe dintre toate vasele de mare. Construite după sistemul „Isherwood" au întăriturі apreciabile pentru a majora rigiditatea longitudinală a vasului şi a preîntâmpina o ruptură a lui. S'au văzut, cu toate acestea, şi în timpurile noastre cu o tehnică de construcţie navală desvoltată, petroliere încărcate, rupându-se în două pe mare rea.

Prin pereţi longitudinali şi transversali vasul este împărţit în celule (compartimente) menite să suporte presiunile hidraulice interne — a încărcăturei — şi externe — a apei. Un vas încărcat cu lichid şi fără despărţituri, s'ar canarisi şi scufunda la cel mai mic vânt sau val prin efectul deplasării lichidului într'o parte, cu atât mai mult, că compartimentele nu pot fi complect umplute.

Produsele petrolifere fiind expuse prin efectul căldurei la variaţiuni de volum însemnate, spaţiul compartimentelor nu poate fi complect utilizat din cauza necesităţii de a lăsa loc în cazul unei eventuale dilatări a lichidului. La mare agitată, lichidul sbătându-se, din cauza spaţiului liber, efectul ar fi dezastruos dacă vasul n'ar avea pereţi despărţitori.

S'a căutat a se micşora suprafaţa lichidului în compartimente pentru ca suprafaţa încărcăturei care poate să se deplaseze să fie cât mai mică faţă de volumul total. Această tendinţă a dat naştere la construcţia de „Summertancuri", cari neajungând până la fundul vasului, ci fiind limitate în jos printr'o punte inferioară parţială, care nu cuprinde toată lăţimea vasului, au redus sus lăţimea compartimentelor principale micşorând implicit şi suprafaţa lichidului ce se deplasează sub influenţa ruliului şi tangajului. In anotimpuri furtunoase sau pe când se navigă pe mări agitate, neîncărcându-se aceste tancuri laterale superioare, se produce şi coborîrea centrului de gravitate ale vasului, micşorând prin aceasta fazele oscilaţiunilor.

Pentru a avea spaţiul necesar în caz de expansiune a încărcăturei sub efectul căldurei, fără a se micşora capacitatea de încărcare, s'a construit pe întreaga lungime a tancurilor principale o suprastructură numită tancuri de expansiune. Pentru a ne da seama cât de necesare sunt aceste spaţii, ajunge să amintim că o creştere a temperaturei cu 10° C. produce o expansiune a petrolului de cca. 1%. Pe de altă parte, tancurile de expansiune permit ca încărcătura să se facă până la nivel mai ridicat, cu scopul, ca în cazul contracţiunei caricului în urma scăderei de temperatură, nivelul lichidelor să nu ajungă sub linia puntei inferioare ce limitează în jos summer-tancurile. In caz contrar, suprafaţa lichidului mărindu-se, efectul ar fi acela menţionat mai sus.

Pentru evacuarea gazelor din compartimentele de expansiune fiecare din acestea este prevăzut cu unul sau mai multe sifoane de ţeavă în formă de „S" culcat (ventiluri), calculate în aşa fel, ca evacuarea gazelor să se facă cu uşurinţă.

Cel mai mare număr de tancuri a aparţinut şi aparţine Angliei şi nu Statelor-Unite, cum ar fi fost de aşteptat în urma proporţiei cantităţilor de petrol produse şi exportate faţă de alte ţări producătoare.

Explicaţia o găsim în împrejurarea că ţările consumatoare erau interesate în primul rând la eftinirea preţurilor produselor petrolifere, în rândul al doilea prin faptul că capitalurile americane găseau o utilizare cu mult mai remuneratorie în alte ramuri de producţie şi în fine prin motivul că deodată cu epoca de aur a navigaţiei americane a trecut şi întâietatea pe mări asupra continentului european. Vestiţii Klipper-i americani cari făceau faima pavilionului instelat, au dispărut încetul cu încetul depe mările globurilor odată cu perfecţionarea navigaţiei cu aburi. Cu toate că America a fost aceia care a dat prima desvoltare practică navigaţiei cu aburi (vaporul „Clermont" a lui Fulton făcea legătură regulată între New-York şi Albany cu 5 ani înainte ca vaporul „Comet" a lui Bell să fi început la 1812 primul serviciu regulat în Europa), nu mult timp după primele începuturi ale navigaţiei

cu aburi, Europa a luat întâietatea în mâinile sale, atât în ce priveşte construcţia cât şi în exploatarea vaselor, întâietate pe care o păstrează şi azi.

Micii armatori, trusturile petrolifere şi unii importatori cu capitaluri, au pus bazele desvoltărei de azi a flotei de tancuri. Ca şi în zilele noastre, societăţile mari de navigaţie de linie nu s'au ocupat aproape de loc de transporturile petrolifere.

Trustul Shell are neîndoios un mare merit în desvoltarea navigaţiei cu tancuri. Pe când trustul său rival, Standard Oil Cy. a dat toată atenţiunea desvoltării şi perfecţionării transporturilor produselor sale pe uscat, în special prin conducte (Pipe-line), Shell a recunoscut importanţa mijloacelor de transport pe mări.

Pe la sfârşitul secolului trecut, când perspectivele desvoltărei şi a posibilităţilor de viitor a industriei petrolifere s'au arătat în toată mărimea lor, regiunile producătoare din centrele populate (Statele-Unite, Galiţia, Rusia, Româ:ia) au fost în cea mai mare parte în mâini sigure. Constrâns de acest fapt, trustul Shell, născut mai târziu, dar ajutat în mod eficace de statul englez, a fost nevoit să-şi asigure terenuri în regiuni depărtate (Indiile Olandeze, Sarawak). Depărtarea centrelor de producţie de cele de consumaţie au dat implicit naştere unei politici de transporturi în sânul acestui trust. Adevăratul avânt nu l'a luat soc. Shell decât după fuziunea cu soc. de navigaţie cu tancuri: Marcus Samuel & Co. Ltd, Londra, fondată în 1897. Deabea după această fuziune Shell a putut să-şi lărgească activitatea de exploatare asupra întregului glob pământesc, Indiile Olandeze, Sarawak, California, Mexico, Venezuela, România, Rusia, ba a ştiut să tragă în mod foarte dibaciu, importante avantagii din această situaţie, ce la început o desavantaja. Posedând o puternică flotă de tancuri, a ajuns cu spese reduse, la toate centrele de consum, făcând aprovizionarea lor din teritoriile de producţie mai apropiate. In această direcţie trustul concurent, Standard Oil, era în inferioritate vădită, din motivele arătate mai sus. Standard Oil avea terenurile de producţie tot acolo unde se afla şi câmpul de desfacere principal, adică pe însuşi continentul American. Este uşor de imaginat cu ce cheltueli de transport se făcea distribuirea produselor pe tot globul pământului în concurenţă cu trustul rival odată începută competiţiunea între cele două organizaţii pentru acapararea pieţelor de desfacere, şi ce beneficii însemnau în timp de navluri urcate pentru cel privilegiat printr'o situaţie geografică favorabilă.

*

Au fost nevoe de încercări şi experienţe de aproape jumătate de veac, pentru ca practica să ajungă la stabilirea principiilor definitive ce stau la baza construcţiei şi exploatării vaselor-tancuri.

Odată greutăţile începutului învinse, flota mondială de tancuri a luat în secolul nostru o desvoltare vertiginoasă, mergând mână în mână cu desvoltarea industriei petrolifere, sprijinindu-se reciproc şi ţinând pas una cu cealaltă, pentru ca azi flota de tancuri să formeze aproape 13% din totalul capacităţii flotei mondiale.

Drept Maritim

Istoricul înfiinţării şi activitatea Tribunalului şi Curţii Superioare de Prize Maritime Române cu privire la capturile operate în războiul 1916-18

Ministerul de Război, Direcţia V-a Marină cu ordinul No. 996 din 8 August 1917 a numit o comisiune pentru alcătuirea unui proect de cod al jurisdicţiunii de prize maritime, precum şi un proect de lege pentru organizarea instanţelor de prize maritime.

Comisiunea s'a alcătuit din d-nii: Amiral C. Bălescu, Lazăr Munteanu şi M. Balş magistraţi, colonel Homoriceanu şi N. Docan director politic în Ministerul Afacerilor Străine.

Ante-proectul Codului Jurisdicţiunii Prizelor Maritime s'a elaborat prin Inaltul Decret Regal No. 1632, iar legea de organizare a instanţelor de prize maritime prin Inaltul Decret Regal No. 1084 din 1927.

Prin decretul No. 1298 din 4 Noembrie 1917 s'a instituit Tribunalul de Prize Maritime din Galaţi sub preşedinţia d-lui I. Gh. Ianculescu magistrat, iar ca membrii fiind d-nii: I. Carp directorul N. F. R.; C-dor I. Genoveanu, A. Bunea şi C-dor Z. Ionescu; Gh. Conduratu, magistrat, ca raportor; C-dor Georgescu Pompiliu comisar al guvernului; căpitan Herter Regnault substitut; lt. Hozoc Ion grefier al raportorului şi C. Georgescu magistrat, grefier al tribunalului.

Ministerul de Răzoi cu ordinul telegrafic No. 145 din 3 Aprilie 1918 a dispus încetarea activităţii instanţelor de prize, pentru motivul că în urma intervenţiei puterilor centrale cari dictase pacea dela Bucureşti, s'a pretins restituirea vaselor capturate.

Reluându-se însă ostilităţile la 28 Octombrie 1918, Tribunalul de Prize Maritime, prin Inaltul Decret Regal No. 491 din 2 Februarie 1919 şi-a reluat activitatea sub preşedinţia d-lui A. Bogdan magistrat, membrii fiind d-nii: I. P. Carp, C-dor E. Koslinschi, A. Bunea şi C-dor Z. Ionescu; V. Stamatopol raportor; I. Rădvan grefier al raportorului; C-dor C. Bucholtzer comisar al guvernului; C-dor P. Fundăţeanu substitut al comisarului guvernului şi P. Paraschivescu grefier al tribunalului.

Ulterior au intervenit următoarele schimbări în formaţia corpului Trib. de Prize.

D-nii A. Bunea şi C-dor E. Koslinschi au fost înlocuiţi în baza decretului regal No. 963 din 5 Martie 1920 prin d-nii A. Dall'Orso şi C-dor O. Nedelcu.

Prin decretul regal No. 413 din 31 Martie 1920 d-l C-dor O. Nedelcu a fost înlocuit prin d-l C-dor Georgescu Pompiliu, iar d-l Victor Stamatopol, prin d-l Ion P. Borş.

Prin decretul regal No. 3186/1920, d-l C-dor C. Bucholtzer a fost înlocuit prin d-l C-dor P. Bărbuneanu, iar prin Inalt Decret Regal No. 3216/1920, d-l Ion P. Borş a fost înlocuit prin d-l N. Bosie prim-procuror al tribunalului Covurlui pe acea vreme.

La 25 Iulie 1921, d-l A. Bogdan demisionând, a fost înlocuit prin d-l I. E. Ionescu, consilier la Curtea de Apel din Galaţi, prin decretul No. 3737/1921.

La 2 Dec. 1921 prin decret regal No. 5090 a fost numit în locul d-lui I. P. Carp director al N. F. R., d-l Ion M. Ciuntu consul general în Ministerul de Externe, iar C-dorul Ionescu Zaharia a fost înlocuit prin d-l locot. c-dor R. Ştefănescu.

In Martie 1921 d-l Alfons Dall-Orso a fost înlocuit prin d-l A. N. Dumitriu în baza decretului No. 1292, iar la 9 Iunie 1922, d-l A. Dumitriu a fost înlocuit prin d-l inginer A. Popovici.

Prin decretul No. 779 din 1 Martie 1923, comisarul superior al Curţei Superioare de Prize Maritime, fiind înlocuit prin d-l C-dor P. Bărbuneanu, a fost numit comisar al Tribunalului de Prize Maritime d-l locot. c-dor P. Fundăţeanu, iar în locul acestuia d-l locot. C-dor Gh. Constantinescu.

Inaintea Trib. de Prize Maritime care a funcţionat efectiv începând dela 13 Febr. 1920 până la 23 Sept. 1923, au fost aduse spre judecare 557 cazuri de capturi.

Din acestea, 14 capturi de vase au fost scoase de sub jurisdicţiunea Trib. de Prize prin Jurnalele Consiliului de Miniştri No. 3511 din 1922, iar un alt însemnat număr de alte cazuri nu au fost luate în cercetare de raportor, negăsindu-se asupra lor dresate respectivele procese verbale de captură.

Au fost dar supuse judecăţii de prize maritime 524 cazuri de captură, din cari 520 cazuri pentru vase, un caz pentru obiecte de inventar şi 3 pentru mărfuri, care au fost judecate de Tribunal şi apoi înaintate Curţei Superioare de Prize Maritime. .

Din aceste 524 cazuri câte au ajuns în faţa Curţei Superioare, 176 capturi rămânând definitive prin neapelare au fost înapoiate tribunalului spre executare, din care 79 au fost validări, 32 invalidări, 62 pradă de război, iar 3 au fost scoase de sub jurisdicţia prizelor, prin Jurnalul Consiliului de Miniştri.

Din restul de 348 de cazuri, Curtea Superioară de Prize a pronunţat 201 sentinţe cu titlu de pradă de război, 145 invalidări, 2 validări precum şi 9 sentinţe de contestaţiuni.

La Curtea Superioară de Prize au fost introduse următoarele apeluri :

183 de către comisarul superior al guvernului, 87 de către comisarul guvernului, 106 din partea firmei Behles, 171 de către proprietarii armatori.

Au fost însă retrase de către comisarul superior al guvernului şase apeluri.

COMPUNEREA CURŢII SUPERIOARE DE PRIZE MARITIME.

Curtea Superioară de Prize Maritime în prima sa formaţie din Martie 1920 a fost pusă sub preşedinţia d-lui magistrat Oscar Niculescu, având ca membrii pe d-nii : M. Balş, amiral C. Bălescu, N. Docan, P. Missir, P. Ştefănescu, A. Juvara, V. Anghelovici grefier, iar general Gh. Pangrati, comisar superior al guvernului.

Intre timp au survenit următoarele schimbări : In locul d-lui P. Ştefănescu, a fost numit prin decret regal No. 3941 din Sept. 1920 d-l C-dor A. Thodorescu, iar în locul d-lui P. Missir a fost numit prin decret No. 861 din 15 Martie 1921 d-l G. Meitani.

In locul d-lui V. Anghelovici, a fost numit prin decret regal No. 648 din 6 Febr. 1922 d-l judecător C. Negoescu, iar d-l N. Docan demisionând, a fost înlocuit prin d-l I. N. Papiniu prin decret No. 2047 din 8 Mai 1922.

General Gh. Pangrati, a fost înlocuit prin C-dor P. I. Bărbuneanu.

Vasele capturate care prin sentinţele de validare şi pradă de război ale Trib. sau Curţei Superioare de Prize în număr de 344, au devenit proprietatea statului, au fost încredinţate Ministerului de Război, care apoi în urma înfiinţării Minist. de Comunicaţii au fost cedate acestui minister.

Curtea Superioară de Prize Maritime a început să funcţioneze la Bucureşti în localul S. II-a a C. de Apel, la 12 Iunie 1920 şi a încetat a mai funcţiona la 14 Noembrie 1923.

NECESITATEA REVIZUIREI ANTE-PROECTULUI DE COD AL PRIZELOR.

Diversitatea sentinţelor în cazuri similare ca şi modul cum s'a interpretat dispoziţiile primului nostru ante-proect de cod al prizelor, face să se constate că se necesită revizuirea lui pentru modificarea unor părţi ca şi pentru complectarea lui cu noi dispoziţiuni.

Din cauza lacunelor din cod ca şi în special din lipsa de preciziuni cu privire la procedura de urmat ca şi de sancţiuni, s'au repetat vădite erori, cum s. ex. a fost cazul rămas clasic al şlepului „Ludmila" (ex. Ernest Adela) vândut ruşilor, care fiind în realitate rechiziţionat sau acaparat de armatele austriace la Ismail, dela armatele rebele ruseşti în a doua perioadă a războiului, raportorul tribunalului arătând în expunerea sa că acest vas a fost rechiziţionat de autorităţile române, comisarul guvernului a cerut invalidarea, iar tribunalul nefăcând verificarea actelor dela dosar, şi anume a procesului verbal No. 33 (a doua filă din dosar) şi bazându-se numai pe sus zisele arătări eronate, a dispus scoaterea vasului depe rol prin sentinţa No. 301 din 18 Mai în baza motivului invocat de comisarul guvernului cum că acest şlep fiind rechiziţionat de statul român nu poate fi susceptibil de captură (Ds. 216 Trib. Prize).

Deşi vasul a fost scos depe rol şi deci ne mai având nici un raport cu instanţele de prize, i s'a făcut tratamentul ca şi când ar fi fost invalidat prin aplicarea disp. art. 61 şi 62 din legea organizării jurisdicţiunei prizelor.

In decursul timpului, din întreaga durată a funcţionărei instanţelor de prize maritime, s'a scăpat din vedere a se aduce spre judecare câte-va cazuri de capturi pentru motivul că nu au fost precedate de actele de capturi ce ar fi trebuit să se dreseze imediat şi cu ocazia efectuărei operaţiei de captură.

In prima perioadă a războiului s'au dresat acte de captură la un număr restrâns de vase şi anume la Silistra şi Cerna-Vodă.

Pentru restul vaselor luate în stăpânire dela inamic, actele de captură s'au dresat cu mult mai târziu însă purtând data întocmirei actului din ziua în care s'a pus stăpânire pe ele, acte de care instanţele de prize au ţinut seamă în baza considerentului că data încheerei procesului verbal de captură nu poate avea nici un efect negativ.

Tribunalul de Prize Maritime din ultima sa formaţie n'a mai admis spre judecare cazurile de capturi ale căror acte s'au dresat posterior efectuărei reale a capturei.

Astfel a scăpat judecărei instanţelor de prize, câte-va cazuri.

Ulterior, întru cât nu se putea menţine incertă situaţiunea vaselor care cădeau în această categorie, a fost necesar a se supune judecăţei tribunalului de prize maritime.

RELUAREA ACTIVITAŢII INSTANŢELOR DE PRIZE MARITIME.

La 1 Iunie 1929 în baza Inaltului Decret Regal No..... din 17 Iunie 1929 tribunalul de prize maritime ca şi Curtea Superioară şi-au reluat activitatea, deşi prea târziu, pentru judecarea cazurilor şlepurilor NORA (din proprietatea Galiaţatos), LEO, EVA-LAURA şi LEONTINA (din proprietatea moştenitorilor Josef Leobel), după terminarea căror operaţii sus zisele instanţe a încetat a mai funcţiona. .

RESTITUIREA UNUI GRUP DE VASE DIN PARCUL VASELOR CAPTURATE.

Prin jurnalul Cons. de Miniştri No. 629 publicat în Monitorul Oficial No. 19 din 27 Aprilie 1923, s'a dispus ca şlepurile denumite din categoria Behles care au fost validate definitiv sau declarate pradă de război de către instanţele de prize devenind astfel proprietatea statului, să fie restituite proprietarilor lor români, numai dacă se va constata că au fost vândute în mod forţat, plătind statului preţul vânzărei, adică sumele primite dela Behles precum şi cheltuelile făcute de stat cu eventuale reparaţii.

CONST. C. TONEGARU

Literatură

MEMORIU DE RĂZBOI ŞI REVOLUŢIE

— Peripeţiile unui vapor românesc în Rusia —

de Cpt. (R) ZAGOREANSCHI-KISEL
Membru în Comitetul Ligei Navale (secţia Sulina)

(urmare din No. 10)

Ne fiind iniţiat bine în funcţiunile de stat-major, am sfătuit pe Ceavciavadze, să lase în această funcţiune tot pe fostul şef de stat-major Vinogradov, iar eu să fiu numit „Flag-Căpitan" [1]).

Această calitate a mea îmi dădea posibilitatea să fiu în curent cu tot ce se petrecea în statul major din oraş şi acesta a fost scopul meu.

Mai mult decât toate, mă temeam să nu vie la Batum vreun crucişător, pentrucă atunci, dacă nu fugiam la timp, trebuia să fim ucişi la sigur, ca contra-revoluţionari. Deaceia, primul lucru ce-am făcut intrând în îndeplinirea noilor mele funcţiuni, a fost de a da o radiogramă dela o staţiune puternică de T. F. F. de uscat care cuprindea în general următoarele:

...„Pentru toţi... toţi... toţi...

Orice vas, care fără autorizaţie specială a guvernului republicei Transcaucaziene va veni spre Batum, şi va intra în raza de 5 mile, va fi bombardat fără nici o somaţiune de către bateriile de coastă".

Comandantul flotei Trancaucaziene, (ss) *Ceavciavadze*

Primele măsuri de siguranţă luate, trebuia să începem organizarea nouei flote şi în special pe „Regele-Carol". Toţi ofiţerii de pe crucişător au rămas, afară de bătrânul prinţ Şahovscoi, care a cerut să fie transferat pe un mic torpilor de coastă, deasemeni tot personalul mecanic, care era format din români, şi o parte din vechiu echipaj.

Complectarea echipajului a fost făcută cu voluntari — ofiţeri de uscat, studenţi şi elevi de liceu. Desigur, nu se putea pune mare nădejde pe acest echipaj fără pregătire marinărească, dar fiind voluntari şi cu mare tragere de inimă, au început lucrul lor. Crucişătorul a fost bine spălat şi chiar vopsit. Echipagiul, deşi îmbrăcat în toate felurile, era disciplinat, s'au reînfiinţat bilete de voie şi reintrodus quarturile; în general, s'a făcut totul ca serviciul de bord al crucişătorului, să fie cât mai ordonat. Pe măsuri, ofiţerii şi echipajele au rămas pe loc, debarcând numai elementele indezirabile şi complectându-se tot prin voluntari golurile. Două din masuri, în memorabila noapte de atac, au reuşit să fugă tăind parâmele.

Cu nişte vase de transport care se aflau la dispoziţie s'a dispus trimiterea echipagiului debarcat al „Regelui Carol", care de cinci zile deja şedea la închisoare. Guvernul Transcaucazian avea o mare frică de marinari; se mira de curajul ce-a avut să dea atacul pentru a captura vasul.

Inainte de a scoate din închisoare pe marinarii dezarmaţi, a apărut o companie de infanterie Georgiană, care a înconjurat pe prizonieri, iar la spate a fost adusă o baterie de artilerie. Şi astfel escortaţi au fost duşi până la debarcader. Chestiunea plecării lor, era extrem de complicată, pentrucă tuturor ofiţerilor rămaşi, li-era frică că aceşti marinari, ajungând la Sevastopol, să nu înceapă a-şi revărsa tot focul lor pe rudele noastre.

Pentru a preîntâmpina aceasta, s'a aranjat următoarea scenă: Ceavciavadze a întrebat pe toţi ofiţerii, dacă vor să rămână în serviciul guvernului Transcaucazian. Noi am răspuns negativ. Aceiaş întrebare a fost pusă şi marinarilor, iar după aceasta Ceavciavadze a spus că el dă drumul marinarilor, însă opreşte cu forţa pe ofiţeri. Marinarii au fost îmbarcaţi pe un vas rechiziţionat, li s'au distribuit restul banilor ce rămăsese în cassa comitetului de aprovizionare, ca să nu zică nimeni din ei că nu le-am dat partea cuvenită, şi-au fost trimişi spre Sevastopol.

Cu plecarea vasului, toţi am răsuflat uşuraţi.

17. INTRE CIOCAN ŞI NICOVALA.

După câteva zile, crucişătorul a fost trimis din nou la Trebizonda, spre a aduce restul delegaţiei Transcaucaziene, care nu avusese nici un succes, căci trupele turceşti înaintau dealungul coastei.

La întoarcere, am găsit la statul major o telegramă dela „Ţentroflot" din Sevastopol, care cerea voie guvernului Transcaucazian, a permite trimiterea în Batum a unui torpilor, cu delegaţia „Ţentroflotului", pentru tratative, precum şi răspunsul afirmativ al guvernului.

Aceasta, m'a mirat mult. Şi fără să întreb pe Ceavciavadze, m'am dus direct la Ramişvilli, care îndeplinea rolul de Ministru de Război, demonstrându-i că nimic bun nu va eşi din aceste tratative, noi fiind puşi în situaţie critică.

Ramişvilli îmi răspunse că guvernul lor e socialist ca şi „Ţentroflot" şi că nu poate refuza convorbirile, mai cu seamă că „timpurile ce trăim sunt foarte grele, Turcii înaintând, iar „Regele Carol" ne putând face faţă împrejurărilor!"... Acest răspuns m'a pus în cea mai grea dilemă. Intorcându-mă la vas, m'am hotărît să mă sfătuiesc şi cu prietenii mei, doctorul şi sublocotenentul Gluhovschi.

La drept vorbind, noi toţi trei, dispuneam de soarta crucişătorului, întrucât comandantul rămasese tot aşa de indiferent şi impasibil, ca şi în timpul când guverna comitetul poltic; când se dădea ordin de plecare, ieşea pe comandă, făcea manevra şi atâta tot.

Toţi trei, am decis să aşteptăm sosirea torpilorului şi după rezultatele tratativelor, vom vedea ce trebue să facem. N'am aşteptat mult, căci după două zile, sosi torpilorul „Zvonchi", cu patru membri ai „Ţentro-flotului". Toţi patru s'au dus direct la statul major unde au intrat cu aere de stăpâni, cerând să vorbească cu comandantul Grupului de Est. Răspunzându-li-se că acesta lipseşte, nu au voit să stea de vorbă cu comandantul marinei Transcaucaziene şi au plecat la Tiflis unde au urmat tratativele.

In timpul acesta Turcii au ajuns chiar lângă oraş, aşa că frontul era la o depărtare de 3—4 kilometri. Nu era armată regulată turcă cea care înainta, ci mai mult nişte bande de Curzi ce scoborâţi din munţi, voiau să intre în oraş pentru a-l jefui.

In Batum, spiritele erau foarte agitate. Garnizoana compusă în mare parte din elevi de liceu, cari abea puteau ridica o armă, nu prezentau bine înţeles nici o siguranţă de apărare. Din tranşee, aceşti „voinici", plecau la cinema şi întâlniri, nu se gândeau la război; pentru ei totul era un joc amuzant, al cărui sfârşit tragic nu-l înţelegeau.

După o zi s'a primit la statul major o telegramă cifrată, cu rugămintea s'o transmitem prin radio la Sevastopol.

Ea anunţa că tratativele merg bine şi delegaţia ruga pe „Ţentro-flot" să se trimită crucişătoarele „Ociacov" şi „Pamiati Mercuria" la Batum. Spre norocul meu telegrama a fost adusă la statul major tocmai când mă aflam acolo. Am luat-o şi înainte de-a o transmite prin radio, am cifrat-o cu totul altfel. Dar totuşi grija mea creştea. Înţelegeam bine că stăteam între ciocan şi nicovală. Eram sigur că atunci, când vor sosi crucişătoarele, în loc de a se ocupa de Turci ne vor împuşca întâi pe noi. Ori dacă crucişătoa-

---

[1]) Flag-Căpitan: Şef de stat-major al unei escadre.

rele nu vor veni, oraşul va fi luat de Turci, iar noi vom cădea în mod mişelesc, prizonieri.

După multă gândire am ajuns la concluzia logică că trebuia să plecăm !... Dar unde ? La Sevastopol, ne aştepta o moarte sigură ; la Odessa... era deja Comandamentul German şi am fi căzut iarăşi în mâinile „inamicului".

...Şi deodată îmi apăru ideea luminoasă, să plecăm la Sulina, să predăm vasul stăpânului său legitim, guvernul român. Prin aceasta, terminam frumos şi loial epopeea noastră, punându-ne la adăpostul legilor unei ţări unde domnea ordinea.

18. NE ASIGURAM DE COMBUSTIBIL.

Neîmpărtăşind nimănui decizia ce o luasem, am început să lucrez asiduu spre a o îndeplini. Mai întâi, crucişătorul n'avea păcură, iar conducta era deranjată. Ştiam însă că tancurile particulare ale fraţilor Nobel au păcură îndeajuns, însă când m'am îndrumat acolo, mi s'a spus că păcura va fi eliberată numai cu ordin special din partea comandantului cetăţii. Comandantul cetăţii generalul Mdivani, un om în vârstă, frumos şi inteligent, m'a primit imediat şi când i-am expus cererea mea, s'a uitat lung la mine cu ochii săi şireţi, întrebându-mă :

— Aveţi de gând să plecaţi într'o călătorie lungă, căpitane ?

— Incă nu domnule general, i-am răspuns cât se poate de calm. Insă, înţelegeţi bine, că dacă Turcii vor începe din vârful munţilor bombardamentul portului, va fi prea târziu să ne gândim la încărcarea păcurei, iar dacă Batumul cade, fapt ce este mai mult decât sigur, vom fi nevoiţi să plecăm la Poti şi foarte probabil că vă vom evacua şi pe d-voastră împreună cu statul major.

Permisiunea scrisă de încărcare a fost eliberată, iar dela statul major al marinei am trimes imediat o adresă comandantului crucişătorului să încarce complect şi imediat depozitele cu păcură.

Ordinul fiind dat de statul major, comandantul l'a executat conştiincios.

Mi s'a luat o piatră de pe inimă. Eram asiguraţi de combustibil

Se întorsese din Tiflis şi delegaţia „Ţentro-flotului". Toţi erau bine dispuşi, vorbind foarte deschis de deplinul succes al misiunii lor. Guvernul republicei a promis lichidarea flotei Transcaucaziene iar „Ţentro-flot" de data aceasta promisese că se vor trimite crucişătoarele şi torpiloarele, pentru a ajuta la apărarea Batumului.

Ziua de plecare urma să fie anunţată. Echipajul nostru cel vechiu în număr de 30, după această ştire, au cerut debarcarea lor, ducându-se pe torpilorul „Zvonchi", rămânând cu noi numai Şeicc şi încă doi oameni. Torpilorul „Zvonchi", împreună cu delegaţia şi marinarii noştri, au plecat spre Sevastopol, iar eu, sub impresia evenimentelor petrecute, mă hotărâsem să fac cunoscut planul meu doctorului şi sublocotenentului Gluhovschi.

Asigurându-mă de ajutorul lor, le-am spus să ascundă sub pat în cabina mea dela crucişetor vre-o 40 arme şi o ladă de cartuşe. In acelaş timp, utilizând şi legăturile ce le aveam în oraş, mi-am scos pentru orice eventualitate un paşaport pentru străinătate, pe numele de Victor Gray.

In timpul acesta, Turcii şi Curzii, cucerise vârfurile munţilor ce înconjurau Batumul şi având 2—3 tunuri mici de munte, au început să bombardeze oraşul.

„Regele Carol" primind ordin să iasă în afara barajului din faţa portului şi să răspundă focului inamic, ieşea în fiecare dimineaţă din port, ancora, deschidea un foc rar contra... munţilor, iar seara se întorcea în port. Aceasta s'a repetat 3 zile la rând.

19. PRIMEJDIA SE APROPIE.

Deodată la 28 Martie, stil vechiu, s'a primit o telegramă cifrată, care anunţa plecarea spre Batum a crucişătoarelor „Oceacov" şi „Pamiati Mercuria", şi a 4 distrugătoare.

Am plecat imediat la crucişător, înţelegând bine că a sosit timpul să acţionăm. Dar... cum să încep... nici eu nu ştiam bine...

Imi dădeam perfect de bine seama, că noaptea, din cauza trecerei înguste printre baraje, neputând eşi în mare, trebuia să facem aşa fel ca eşiţi în mare dimineaţa pentru tragere să nu mai intrăm seara în port. Am eşit în mare a doua zi dimineaţa şi am răspuns bombardamentului turcilor.

La orele 17, la catargul clădirei statului major, se ridicase semnalul obişnuit :

— „Crucişătorul „Regele Carol" are ordin a intra în port".

Comandantul cu mersul lui tipic al omului fără voinţă, s'a urcat pe comandă şi a început să probeze telegraful de maşină.

Nici eu şi nici doctorul şi sublocot. Gluhovski cărora le spusesem noutatea, nu ne găseam locul şi nu ştiam ce să facem. Pe comandant era exclus să-l facem să înţeleagă.

Deodată privirile mele au căzut pe românul mecanic-şef *Cândea*. M'am repezit la el, l-am luat de mână şi i-am spus :

— Ascultă Cândea..., când vom începe a vira ancora, trebuie să faci aşa fel ca să se strice cabestanul, iar reparaţia lui să ceară cel puţin trei ore. Trebuie să ştii că de aceasta depinde viaţa d-tale şi posibiiltatea de-aţi revedea familia !

El m'a înţeles bine. Inima-mi bătea tare ; aşteptam să văd ce-are să iasă din planul nostru. Terminând proba telegrafului de maşină şi servo motorului, comandantul ordonă virarea ancorei. Lanţul a început repede să vireze, când deodată plesni ceva, şi maşina dela cabestan începu să scoată aburi...

Peste câteva minute, a eşit din compartimentul maşinelor a cabestanului şi mecanicul şef Cândea, comunicând comandantului că a plesnit conducta de aburi, zicând că reparaţia cere cel puţin 3 ore.

— Atunci semnalizaţi la statul major, că nu putem vira ancora fiind nevoiţi să rămânem afară de baraj, zise comandantul scoborîndu-se de pe comandă.

Insoţit de Gluhovschi, am plecat cu barca în oraş, ducându-mă direct la Ramişvilli...

— E adevărat că aţi chemat din Sevastopol, crucişătoare şi distrugătoare ?, l'am întrebat.

— Absolut adevărat, mi-a răspuns.

— Ştiţi şi înţelegeţi foarte bine, că „Regele Carol", nu ajunge pentru a lupta cu turcii.

— Dece atuncea nu ne-aţi anunţat de această hotărâre, am continuat ?

— Pentrucă cred că aceasta nu vă priveşte de loc !

— Cum nu ne priveşte ?, răspunsei indignat. Inţelegeţi în ce situaţie ne-aţi pus pe noi, toţi ofiţerii de pe „Regele Carol" ? La sosirea lor vom fi împuşcaţi !

— In cazul acesta, a continuat foarte liniştit Ramişvilli, puteţi părăsi crucişătorul, iar noi vă dăm paşapoarte şi puteţi pleca unde vreţi... chiar în Persia.

— Vă mulţumesc, i-am răspuns, dar noi o putem face aceasta şi fără voia d-vstră ! Prea mult am suferit pe bordul acestui crucişător, ca să-l aruncăm la voia soartei, iar noi înşi-ne să ne aruncăm în necunoscut ! Ştiţi foarte bine că acest crucişător se află în mâinile d-voastră, datorită numai sprijinului ce v'am dat noi. Acum însă, îmi declin orice răspundere, pentru soarta viitoare a crucişătorului !...

Zicând acestea, mi-am luat rămas bun şi am plecat ; Ramişvilli probabil a crezut, că cele ce spusesem erau numai o ameninţare neîntemeiată.

20. ACŢIUNEA MECANICULUI ROMAN CÎNDEA.

Intorşi la vas, cu un bac cu motor de transportat trupe, am intrat direct în compartimentul marinarilor, spunând Georgienilor că s'a încheiat un armistiţiu cu Turcii şi că toţi din ei, care au fa-

milii în oraş şi chiar şi acei ce vor să rămâe în oraş noaptea aceasta, pot pleca mediat.

Georgienii naivi, necunoscând regulele serviciului maritim, m'au crezut şi încărcând bacul cu 60 de oameni i-am trimes în port.

Momentul decisiv venise .

Intâlnind pe Cîndea pe punte îi spusei :

— Ai executat perfect scena cu defectarea cabestanului !... Acuma ascultă ce trebue să urmeze :

— Peste o jumătate de oră, vom pleca în România ! Du-te la maşină şi fă gata ! Să ai presiune ridicată pentru maximă viteză ! Transmite ce ţi-am spus personalului vostru mecanic !

— Foarte bine. Totul va fi îndeplinit ! îmi răspunse Cândea.

Ultima dificultate, rămăsese în persoana simpaticului nostru comandant, Pavel Petrovici Vinocurov. Toţi trei, eu, doctorul şi Gluhovschi am intrat în cabina sa :

— Ascultă, cu atenţie, Pavel Petrovici, tot ce avem să-ţi spunem!

...Şi i-am explicat amănunţit toate evenimentele ce ne-au hotărât la inevitabila noastră plecare în România, încheind cu cuvintele :

— ...Aşa că, sue acuma pe comandă ca să plecăm.

— Dar cum pot pleca fără ordinul statului major ?

— Dar înţelege bine, că mâine când vor veni crucişătoarele şi va trebui să te împuşte, statul major nu va face nimic pentru salvarea ta !

— Ai poate dreptate Victor, dar totuşi fără ordin nu plec nicăeri !...

Hotărârea lui m'a înfuriat şi am continuat mult mai puţin calm :

— Dacă perd timpul cu tine spre a te convinge, e numai că vreau să cruţ amorul tău propriu. Dacă nu te duci pe comandă imediat, am să iau eu comanda crucişătorului, iar pe tine am să te arestez în cabină. Gluhovschi, ia arma şi pune-te lângă uşa cabinei !

— Dar nu te supăra Victore, că mă duc !... Fie ce-o fi !...

Şi cu cuvintele acestea, punându-şi haina sa de piele şi şapca, a eşit din cabină. Doctorul, Gluhovschi şi eu ne-am repezit spre scară, ridicându-o numai decât.

După aceasta, m'am dus la provă, unde stătea Cândea. Totul era gata şi maşina cabestanului încălzită.

— Boris !, am zis doctorului. Şcoală pe toţi ofiţerii şi spune-le că mergem în România ! Dă-le câte o armă din cabina mea şi comunică-le să fie toţi adunaţi în careu, şi să nu umble nimeni pe punte !

Cabestanul a început să vireze ancora.

— Ancora a eşit !, strigaiu la comandă.

S'a auzit sunetul telegrafului de maşină, crucişătorul începu să tremure pornind înainte ; Gluhovschi şi cu doctorul au alergat la pupă şi au dat drumul lochului [1]). Eu, terminând cu aranjarea ancorei la bord, am intrat în careu, găsind pe toţi ofiţerii bucuroşi. După vr'o 20 minute, câţiva ofiţeri Georgieni, treziţi de sgomotul maşinelor, au alergat pe jumătate îmbrăcaţi în compartimentul clasei I-a.

— Unde mergem ?

— Mergem într'o recunoaştere pe ţărmul turcesc !, le-am răspuns calm.

— Unde-i comandantul flotei, Ceavciavadze ?

— Calmaţi-vă...., comandantul flotei nu e obligat să meargă cu noi pentru o recunoaştere.

(Va urma)

[1]) Aparat de măsurat viteza vasului .

VOCAŢIE

Eram cinci „Draci împieliţaţi" — cum ne numea, fără umbră de răutate, o mătuşă — Nelu, Dănuţ, Sandu, Ovidiu şi cu mine. Unul mai năzdrăvan decât celălalt ! Vârsta tuturor pusă cap la cap nu făcea o jumătate de veac.

In a doua jumătate a lui Iunie legam cartea la gard şi cu acelaş docar galben, părăseam fără regret larma oraşului şi grijile şcolii, pentru a da frâu liber năzdrăvăniilor noastre în imensa curte a conacului unchiului Nicu.

Sosirea la conac umplea de larmă gospodăria ; turma de câini, prietenii noştri cei mai buni, ne înconjura gudurându-se, într'o subită şi efemeră pace. Erau de toate rasele, dela prepelicarul cu nasul fin până la cel mai autentic ciobănesc. Neamul orătăniilor umplea văzbuhul de strigăte şi praf, iar falnica escadră aeriană a gâştelor se înălţa greoae în văzduh încercând să-şi bată propriul record de distanţă ; aterisarea avea loc întotdeauna la fântâna cu cumpănă de lângă grajduri, unde, într'o larmă de nedescris, eroicele echipagii se felicitau şi se adăpau.

Tanti Maria, sufletul gospodăriei, îşi primea „dracii împieliţaţi" în capul scării de piatră din faţa conacului alb şi surâzător în soare ca o mireasă. Inăuntru totul era în ordine şi sclipea de curăţenie.

Până în Septembrie rămâneam în grija ei. Ne iubea pe toţi deopotrivă, dar parcă mai mult pe mine. Poate de aceea eram în capul poznelor ; sau poate pentrucă eram mai mare între cei mici.

Sunt de atunci vre-o douăzeci de ani. In vara aceea ne întrecusem cu gluma ! Dar din toate câte le făcusem, expediţia nautică a fost cea mai reuşită.

Descoperisem în fundul curţii o treucă în care se adăpa batalionul de porci al gospodăriei. Intr'o seară propice, am târât-o în curtea coşerilor şi am ascuns-o într'un şopron. Acolo am lucrat cu asiduitate, ajutat de cei patru tovarăşi de năzbâtii, timp de cinci zile. Am spălat-o, am raşchetat-o cu cioburi de sticlă, i-am pus două bancuri şi i-am cioplit o probă aproximativă; două capace dela nişte cutii de cremă de ghete reprezentau diversele manometre, iar o roată dela o morişcă de vânturat grâul, înfiptă într'un băţ, era timona. La pupa, am vrut să o botezăm cu vopsea roşie „Rândunica". Nu ne-a încăput decât „Rândun" ; dar era bine şi aşa !

In a cincia zi, ambarcaţiunea noastră era gata de lansare. Noi i-am spus şalupă, dar putea fi luată foarte uşor şi drept altceva.

Cu multă trudă şi mai ales cu multă grijă să nu fim văzuţi, am trecut-o peste gardul coşerilor. De aici, printr'o porumbişte, am dus-o în vale la pârâul ce curgea la câteva sute de metri de conac.

Operaţia lansării s'a făcut fără nici un incident ; dar odată lansată, am văzut cu groază că şalupa noastră făcea apă. Călăfătuirea am făcut-o cu papură şi mâl şi operaţia a reuşit de minune. I-am mai adăugat şi o cârmă, aşa cum văzusem la o barcă într'o carte cu poze ; singurul defect al cârmei era că nu se mişca ; dar asta nu avea importanţă !

O urmat proba de stabilitate şi cea de flotabilitate. Ambele nu

au corespuns aşteptărilor. Cum însă armatorii îşi construiseră nava în şantierele proprii, nu au putut să o refuze.

In special rezerva de flotabilitate pozitivă era prea mică. Echipajul, din nefericire, a trebuit să fie ruds la comandant şi secund. Secundul ales era Sandu, ca unul ce se arătase mai entuziasmat şi pusese mai mult interes la construţie.

In fine, către ora prânzului decidem să-i facem proba definitivă. Sandu secundul, sta ţeapăn pe bancul din prova, la cârmă. Sta ţeapăn nu atât din mândrie că îi încredinţasem un post atât de important, cât de teamă să nu strice stabilitatea navei. Comandantul, la pupa, făcea minuni de echilibristică împingând cu prăjina în fundul pârâului pentru a da o viteză mai impresionantă şalupei căci timpul secetos scăzuse apele. Operaţia trebuia făcută în bordul opus celor trei spectatori rămaşi pe mal şi cât mai discret pentru a le da iluzia că şalupa merge cu motor. Şi pentru ca iluzia să fie cât mai reuşită, secundul avea atribuţiunea de şef mecanic, atribuţiune de care se achita în mod strălucit zbârnâind din buze ca motorul.

Parcursesem astfel câteva sute de metri în admiraţia şi entuziasmul lui Nelu, Dănuţ şi Ovidiu cari alergau după noi pe mal. In apropierea podeţului de lemn de pe şosea, ambarcaţiunea noastră stopează brusc. Eforturile eroice ale echipajului de a urni rămân fără rezultat ; dădui ordin secundului să sară în apă să vază ce s'a întâmplat şi constatarăm că nava se pusese pe uscat. Comandantul sare şi el în apă şi împreună cu secundul încearcă să despotmolească şalupa. Entuziasmul publicului de pe mal dispăruse ca prin farmec.

Şi cum o nenorocire nu vine niciodată singură, tocmai atunci, un uruit de roţi pe podeţ ne face să ridicăm ochii. Catastrofă ! Unchiul Nicu se înapoia cu docarul de pe moşie. Ne-a făcut doar un semn foarte elocvent cu palma dreaptă fluturată în vânt, strigându-ne : „Acasă imediat, dracilor !"

Am înţeles că expediţia noastră nautică eşuase definitiv şi lamentabil ! Ne-am resemnat să abandonăm provizoriu nava ; dar când să eşim, văzurăm că intrasem până peste genuchi în mâl. Nu a fost tocmai uşor să eşim de acolo ! Pe mal luptarăm să ne desprindem câteva zeci de lipitori ce se prinseseră ca nişte franjuri deasupra genuchilor. Cei trei rămaşi pe mal se făcuseră nevăzuţi.

Ajunşi mofluzi şi uzi la conac, i-am găsit pe toţi la masă. In ziua aceea comandantul şi secundul au dejunat „la colţ" şi nu li s'a servit desert. Ceilalţi trei membri ai expediţiei, spre mirarea noastră, erau la locurile lor la masă. Numai din când în când i-am surprins cum trăgeau cu coada ochiului spre noi cei dela colţ şi parcă de-abia îşi stăpâneau un zâmbet. Indată după masă însă, i-am luat la rost şi ne-au spus cum au zărit docarul din timp, cum au ţâstâit şi ne-au făcut semne disperate de pe mal, însă noi ocupaţi cu scoaterea şalupei de pe uscat, nu i-am auzit ; în ultimul moment s'au tras în porumbiştea de pe marginea pârâului şi puţin a lipsit să nu-i vază şi pe ei unchiul Nicu.

După masă, am aşteptat să se culce unchiu Nicu şi am alergat la pârîu, să vedem ce se făcuse cu şalupa noastră. Cu disperare constatarăm că a dispărut. Intr'un suflet ne-am întors în curtea conacului şi acolo, ce spectacol îngrozitor !

Măreaţa noastră navă îşi reintegrase locul lângă grajduri despuiată până şi de manometre şi redevenise, ceeace de fapt era... o simplă treucă la porci !

Comandantul improvizat de acum douăzeci de ani al treucei de porci, îşi câştigă astăzi pâinea pe mare şi semnează această istorioară trăită.

Constanţa, Octombrie 1933. SART.

CRONICA

Acum 64 ani.

Ziarul „Reforma şi Fenicele Orientului" din 8 Ianuarie 1869, publică următorul articol : *Un proect de mare însemnătate.*

In zilele acestea am primit un Proect asupra înfiinţării unei societăţi de vapoare române sub titlul de Navigaţiunea Naţională Română.

Acest proect este elaborat şi subsemnat de d-nul Daniel Pappa, arginte al mai multor companii engleze maritime din Londra şi Constantinopole, după cum am aflat.

Cât de mare şi de toţi simţită este o asemenea navigaţiune cu vapoare române pe Dunăre şi pe celelalte fluvii plutitoare din România este de prisos a mai spune. Câte foloase naţionale atât pentru guvern cât şi pentru publicul României s'ar trage printr'o asemenea întrepriză, mai cu seamă în actualele împrejurări, sunt destul de învederrate.

Recomandăm dar guvernului şi Corpurilor Legiuitoare acest proect asupra căruia vom reveni cu altă ocaziune. — *Redacţiunea.*

Observăm, din cele de mai sus, entuziasmul opinniei publice de acum 64 ani, pentru un proect de navigaţiune pe Dunăre, care a fost pus în aplicare şi datorită căruia noi am putut să menţinem legăturile noastre pe cale maritimă şi fluvială cu toate metropolele lumei.

Horaţiu Marc

Un nou sistem de vapor.

D-l *Poittier* a realizat planurile unui transatlantic de 23.000 tone a căror cabine în caz de siniştre marine se separă de vas printr'un dispozitiv.

Cabinele sunt un fel de nacele flotante care prin închiderea hermetică a tuturor comunicaţiilor devine insubmersibilă.

Aceste cabine prinse în jurul vasului printr'un dispozitiv, pot aluneca după comandă, în jos, pe nişte glisiere. Fiecare cabină are câte o uşă şi câte un spirai dublu (geam) spre mare, care se pot închide hermetic. Cabina comunică cu interiorul navei prin o comunicaţie care deasemeni se poate închide hermetic. Fiecare cabină este ţinută prinsă de vas prin două dispozitive cu manevre deosebite. Un dispozitiv de ansamblu a tuturor cabinelor care poate fi manevrat numai de comandant, pentrucă el e acela ce trebue să aprecieze momentul pericolului ; lansarea cabinei la discreţia şi aprecierea fiecăruia ar da naştere la panică.

Al doilea dispozitiv e acţionat din interior de către ocupantul cabinei numai după ce toate deschiderile sunt închise.

Forma cocei cabinei e arătată în figură, şi e împărţită în 4 compartimente :

In partea inferioară este compartimentul pentru lest constituit în timpul lansării la apă prin apă de mare.

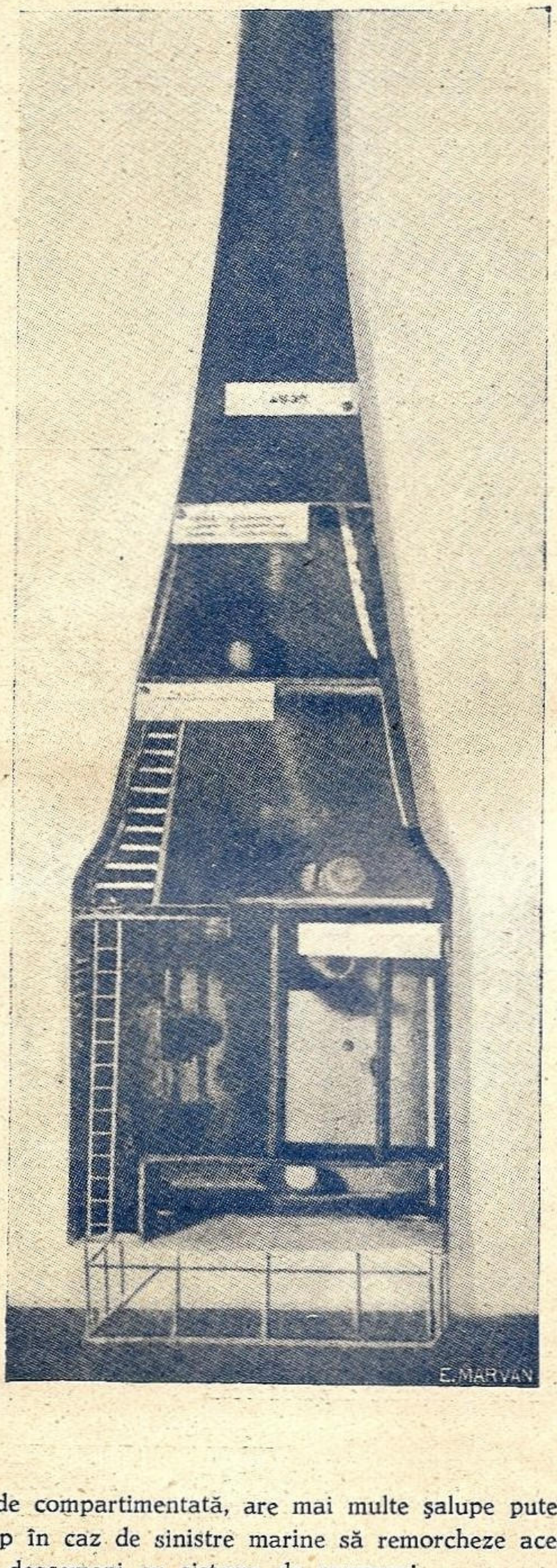
Deasupra lui vine compartimentul proviziilor de apă potabilă, conserve, etc.

Al treilea compartiment e rezervat bagajelor, deasupra căruia vine cabina propriu zisă.

Aceasta din urmă are mărimea suficientă pentru 3—4 persoane şi e prevăzută cu toate cele necesare.

Luminatul se face în timpul cât sunt acroşate de navă prin curentul furnizat de către navă, prin prize, iar când sunt lansate la apă, prin acumulatori.

Nava, prevăzută cu instalaţiuni speciale contra incendiilor şi cât



se poate de compartimentată, are mai multe şalupe puternice care au de scop în caz de sinistre marine să remorcheze aceste cabine prevăzute deasemeni cu sisteme de remorcaj.

Planurile le cunoaştem acum, să vedem însă dacă se vor şi construi asemenea nave.

M. T.

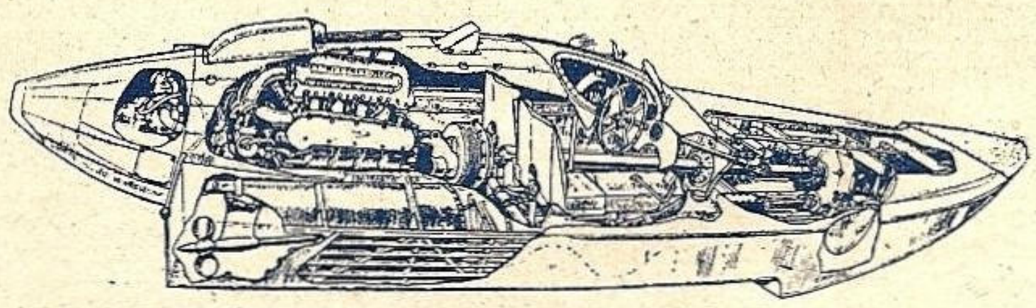
Miss England III şi Miss America X

Nu e vorba de un concurs de frumuseţe, cum s'ar părea, ci de o cursă de viteză, iar cele două frumuseţi, sunt 2 bărci automobile cari şi-au disputat la 2 Sept. cupa Harmsworth (British International Trophy).

M.ss England III, e o şalupă cu lini foarte fine, de construcţie mixtă, lemn şi duraluminium, având 7.35 m. lungime şi 2.40 lărgime ; motorul e plasat la pupa, iar aborele motor, pleacă spre prova şi prin angrenaje acţionează arborele elicei. Cârma e aşezată la prova, ceeace a dat pare-se, bune calităţi evolutive. Motorul are 1.375 HP. şi e prevăzut cu turbocompresor. Complect armată, dar fără echipaj, „Miss England III', cântăreşte 1.350 kgr., ceeace înseamnă în ordine de drum, circa 1 kgr. de cal putere.

Miss America, are o putere de 6.000 HP. şi cântăreşte 8.750 kgr.; trebue să se ţină seama însă că în timpul cursei consumaţia enormă de combustibil o delestează cu aproape 1.000 kgr.

Probele precedente, au fost câştigate de americani, şi anul acesta constructorii englezi, au lucrat intens pentru a readuce în ţara lor cupa pierdută de vre-o 15 ani. Proba s'a disputat la Algonac, pe râul Sainte Claire, ce se varsă în lacul Michigan: „Miss America X" era pilotată de Comandorul Gar Wood, iar „Miss England III", de H. Scott Paine.



Proba consta din două curse : prima de 30 mile, iar a doua de 35 mile. Prima cursă fu câştigată de „Miss America X", care-şi distanţă concurenta chiar dela început, iar a doua cursă fu câştigată tot de şalupta americană, cu o medie orară de 86^{739} mile (peste 160 km.), pe când „Miss England III" a dat 85^{789} mile (aproape 159 km.). Ţinând seama că americanii aveau o superioritate de 4.625 HP. — care nu le-au dat decât aproape 1 milă viteză în plus, — performanţa şalupei engleze apare cu totul remarcabilă.

Nostromo

One Ton Cup

In 1898, *Cercle de la Voile de Paris,* a înfiinţat această cupă la care pot concura numai cuterele care au o tonă deplasament. Având un caracter internaţional, a fost de-atunci şi până în prezent proprietatea multor naţiuni.

Regretata prezidentă a Clubului nautic „C. V. P." Virginie Heriot, recâştigase pentru Franţa în 1928 această cupă la Ryde cu yachtul său AILE. Apoi, trei ani la şir, Suedia a avut-o în stăpânire ; în 1932 o câştigă Norvegia, iar anul acesta Suedia a recâştigat-o datorită yachtului K. S. S. S.

In regulamentul cupei se prevede că naţiunea învingătoare va organiza disputarea cupei în anul următor, în apele sale. Anul acesta concursul a avut loc la Hankô, unde se află şi yachtul regal „Stella Polaris" având la bord pe Prinţul Olaf al Norvegiei.

Z. N.

Din nou chestiunea subvenţiilor.

Chestiunea subvenţiilor acordate marinelor comerciale de către unele state, ridicată în Iunie la *Conferinţa Economică dela Londra,* a fost redeschisă din nou în Septembrie la *Geneva* de către premierul Angliei, d-l *R. Macdonald.* Teza susţinută de acesta a fost următoarea :

1. Subsidiile acordate de către Stat, societăţilor de exploatare a liniilor supuse concurenţii mai multor societăţi a diferite State, sunt anti-economice pentrucă aduc în urma lor necontenita mărire a acestor subsidii, diferite măsuri protecţioniste maritime, dezorganizează piaţa mondială a navlurilor, măresc sarcinele bugetare a Statelor şi distrug economia Statelor care nu le pot suporta.

2. Ţările interesate vor trebui să păşească la micşorarea şi apoi

la suprimarea acestor subsidii acordate pentru exploatarea liniilor supuse concurenţii.

Părerea Franţei, Germaniei, Italiei, St.-Unite, a fost şi de data aceasta că micşorarea şi suprimarea subsidiilor este condiţionată de o prealabilă consolidare a stabilităţii monetare. M. T.

O nouă navă de cercetări oceanografice

La Rouen s'a lansat nava *President Theodore-Tissier,* după numele preşedintelui oficiului de Pescărie, — cum ar fi la noi P. A. R. I. D.-ul.

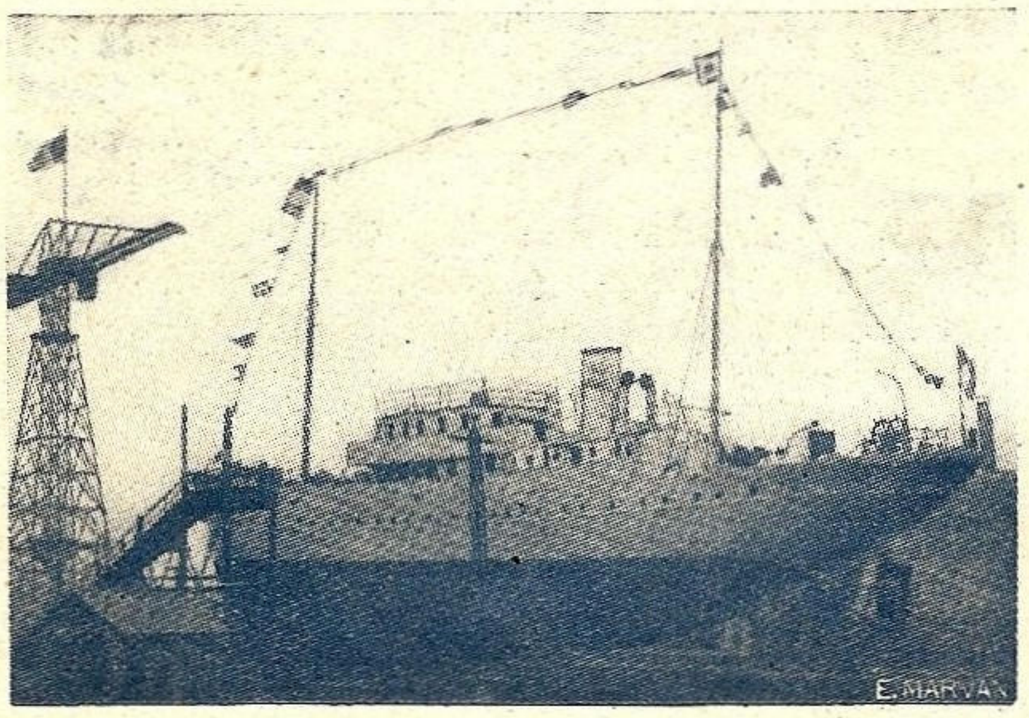
Lung de 50 m., deplasament 1.200 tone, e mânat de un motor cu petrol care- va da o viteză de 12 noduri, aproape 24 km. Forma se aseamănă cu a vaselor de pescari, spre a putea ţine oceanul pe orice vreme, putând sta trei luni în larg, fără a avea nevoe de reaprovizionare.

Ca înzestrare găsim cele mai moderne aplicaţii ale ştiinţei : *compas giroscopic,* — o busolă care nu are voe de magneţi, nici nu se turbură de fierăria de pe navă.

Loch electric, pentru a măsura iuţeala vasului.

Inregistrator de drumuri sistem Baule.

Aceste trei aparate sunt astfel legate între ele încât înfăţişează



Nava President Theodore Tissier

cea mai desăvârşită realizare a mecanicei matematice, fiindcă redă pe hartă drumul real făcut de navă.

Două posturi de T. S. F., Radiogoniometru pentru aflarea locului unde se găseşte nava.

Sondă sonoră, care măsoară adâncimea prin timpul ce-l face ecoul sunetului produs la bord ca să revie sub formă de ecou.

Sondă ultra-sonoră, care se serveşte de ultra-sunete de o frecvenţă de 10.000 vibraţii pe secundă, sunete ce nu pot fi prinse de urechea omenească.

Plăşi care pot merge până la 2000 m. adâncime. Aparate nenumărate pentru adunat probe de pe fund, pentru măsurat *sărătura şi temperatura* apei.

Laborator înzestrat cu toate instrumentele pentru a se putea face analize chimice, examene microscopice, etc.

Frigorifere, în care se pot păstra piesele de studiat până la reîntoarcerea în port.

Cu acest vas, comandat de oceanograful cu reputaţie *Bexugé,* Oficiul de Pescărie va avea putinţa să facă studii netăgăduit de importante pentru industria pescuitului şi să verifice teoria *transgresiunilor atlantice* ale d-lui le Danois, care nimiceşte vechea teorie a Gulf Streamului.

Unul din scopurile Oficiului de pescărie fiind : prevederea exactă a fenomenelor biologice maritime ; migraţia peştilor, strămutarea bancurilor, în interesul pescuitului, se înţelege folosul nouei nave :

Graţie ultimelor studii şi mai ales după ce vor fi controlate cu noua navă, se va putea dela Paris să se anunţe pescarii prin T. F. S. unde vor apare bancurile de peşti.

Aşa s'a întâmplat în 1930 când oficiul Pescăriilor a prevăzut, din studiul pur oceanografic că sezonul harengilor va fi prost, — şi mulţi pescari nici n'au mai plecat la larg. Care a eşit.... s'a păcălit.

Inainte de a încheia articolul datori suntem a arăta că şi la noi există o navă *„Laboratorul Dr. Cantacuzino"* înzestrată cu aparate de sondat şi instrumente de cercetat. Nava e ataşată pe lângă şcoala de piscicultură din Giurgiu şi a fost folosită în decursul verilor de Institutul zootechnic, de studenţi şi profesori dela Universitatea din Cluj, etc.

La mare nu există încă nici un vas de cercetări, nici pe lângă Institutul Hydro-biologic dela Constanţa al P. A. R. I. D.-ului, nici pe lângă cel dela Agigea al d-lui Prof. Borcea.

Să sperăm totuşi !

M. D.

Problema înlocuirii cargoboatelor vechi.

Sub acest titlu *Journal de la Marine Marchand* No. 757 publică câteva statistici foarte interesante :

Tonajul aşa ziselor *tramps* — nave ce nu deservesc linii de navigaţie fixe — (cargouri de minimum 3000 tone şi maxim 12 noduri viteză) la finele lui 1932 era :

	număr	tonaj	procent
1. Construite înainte de 1916.	1207	5.311.136	29.73
2. Construite între 1916—1920 în timpul războiului. .	1388	7.033.581	39.43
3. Construite între 1921 şi 1932.	1152	5.492.142	30.73
	3747	17.836.859	100.00

1. *Cargourile construite înainte de 1916.* In general această categorie va dispare complect cât de curând. Majoritatea sunt inutilizabile din cauza vârstei şi uzurei. Totuşi un număr mic, de 20 ani vârsta medie şi a căror cost a fost amortizat mai navigă încă.

2. *Cargourile construite în timpul războiului.* Şi acestea sunt într'o scădere rapidă şi constantă şi sunt supuse unei apropiate dispariţii complecte pentru că construite în grabă în timpul războiului au o limită de rezistenţă limitată. Repartizat pe ţări tonajul de 7.033.581 al acestei categorii este :

	număr	tonaj	procent
Statele Unite	570	3.021.244	42.96
Anglia	301	1.538.031	21.87
Japonia	167	801.302	11.39
Italia	70	380.787	5.41
Franţa	61	341.803	4.86
Norvegia	56	244.429	3.48
Holanda	40	189.274	2.69
Spania	45	167.617	2.38
Grecia	33	152.532	2.17
Germania	33	152.532	2.17
Suedia	22	123.849	1,76
	1388	7.033.581	100.00

3. *Cargourile construite după războiu.*

	număr	tonaj	procent
Anglia	568	2.669.599	48.61
Norvegia	112	509.881	9.28
Germania	103	482.963	8.79
Italia	65	373,925	6.81
Franţa	83	369.855	6.73
Olanda	64	328,219	5.98
Japonia	55	252.86	4.79
Statele Unite	31	178.490	3.25
Spania	32	134.872	2.45
Suedia	23	114.994	2.09
Grecia	16	66.481	1.21
	1152	5.492.142	100.00

Dat fiind că cele dela punctul 1 şi 2 în foarte scurt timp nu vor mai putea fi socotite în tonajul utilizabil, într'un foarte apropiat viitor nu se va putea conta decât pe tonajul de 5.492.142 al categoriei 3.

Studiind tonajul categoriei 3 a fiecărei ţări, se poate întrevedea speranţe îmbucurătoare într'un viitor apropiat pentru casele constructoare care vor putea rezista crizei din această perioadă de aşteptare.

M. T.

Torpila umană

Cele ce am citit în „le Yacht", ne-ar părea o fantezie demnă de un Jules Verne sau de un Wells, dacă seriozitatea revistei nu ar fi o garanţie de autenticitate.

S'a anunţat de curând că marina japoneză are în studiu un nou model de torpilă, care pentru a ajunge mai sigur la ţintă, va fi condusă de un om instalat într'un compartiment în interiorul ei. Cum ocupantul va fi pulverizat de explozie, s'a făcut apel la voluntari, (cari s'ar fi prezentat, după unele versiuni în număr de 5.000), pentru aruncarea lor. Aceştia nu sunt candidaţi la o sinucidere sui-generis, ci sunt pur şi simplu tineri japonezi cărora tradiţionala educaţie japoneză le-a insuflat legendarul curaj al vechilor samurai: urcându-se către zei, în trăznetul exploziei ce vor fi provocat-o, aceşti anonimi eroi vor dovedi dragostea lor către Mikadou şi către Patrie.

Nostromo.

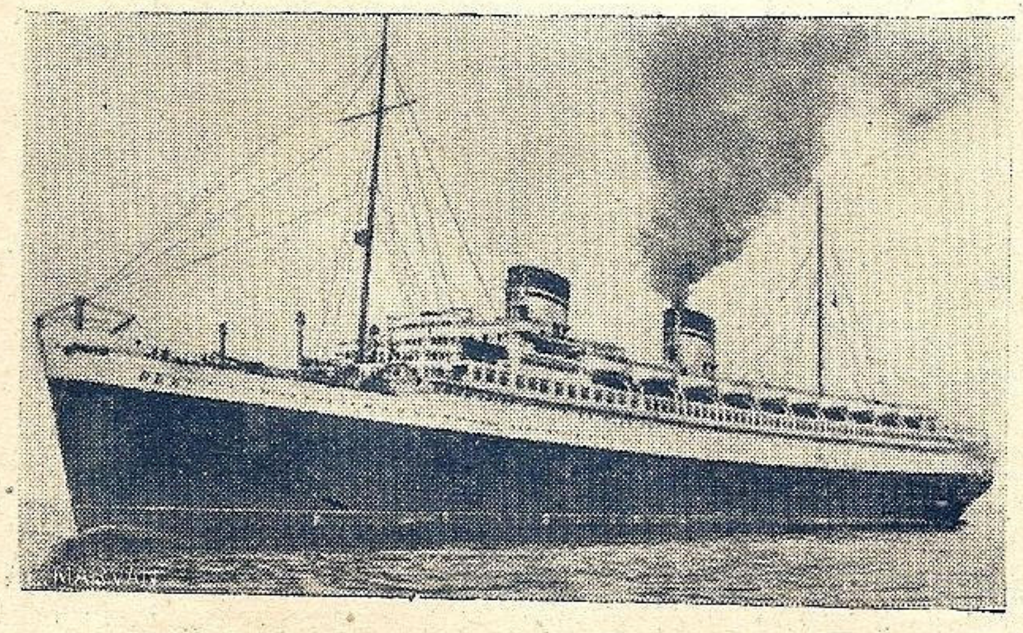
Raţionalizarea navigaţiei fluviale jugoslave.

Cu aprobarea Ministerului Comunicaţiilor, a intervenit un acord între între Direcţia Navigaţiei Fluviale de Stat şi Societatea jugoslavă de Navigaţie pe Dunăre, pentru evitarea concurenţei şi pentru o raţională utilizare a şlepurilor pe Dunăre. Acordul, pus în aplicare la 5 Septembrie, va sluji drept punct central pentru o eventuală concentrare a navigaţiei fluviale jugoslave. (Freie Donau).

Nostromo.

Comentarii germane asupra recordului lui „Rex"

Citim în „Uebersee": „...remarcăm că modelele profilurilor de carenă ale lui *Rex,* au fost încercate mai înainte de construcţie de Staţiunea de cercetări din Hamburg iar turbinele au fost construite



Transatlanticul italian „Rex"

cu ajutorul casei Deschimag din Brema". Cum rămâne „opera pur italiană" proclamată în discursurile oficiale rostite cu prilejul câştigărei panglicei albastre ?

E. O.

Moartea căpitanului König

La 8 Septembrie a murit căpitanul König, care a fost primul comandant de submarin comercial, în speţă al lui *Deutschland,* cu care a făcut două voiaje între Germania şi U. S. A., reuşind să se strecoare prin blocusul aliat.

Nostromo.

Două statistici ale lui Lloyd Register

Statistica de mai jos arată felul cum a scăzut tonajul flotelor comerciale în ultima perioadă de 5 ani). Cifrele sunt date în mii de tone).

	1929	1932	1933
Anglia şi Irlanda .	20046	19562	18592
Statele Unite . .	11036	10270	10088
Japonia	4188	4255	4258
Norvegia	3218	4164	4078
Germania	4058	4143	3888
Franţa	3303	3508	3470
Italia	3215	3331	3093
Olanda	3932	2957	2759
Suedia	1480	1691	4658

După cum se vede singură Japonia nu a suferit o scădere în tonaj.

Trebue însă avut în vedere că multe din societăţile de navigaţie a acestor state, preferă a-şi micşora tonajul cantitativ în favoarea celui calitativ şi chiar Japonia se îndreaptă spre o politică de demol ţiune a tonajului ce nu mai corespunde cerinţelor.

*

Tonajul mondial comercial a fost la 30 Iunie a. c. de 68 milioane tone adică cu 1.902.632 tone mai puţin ca cel corespunzător aceleaş date din 1932, dar totuşi mărit cu circa 20 milioane faţă de cel antebelic.

Volumul traficului internaţional se învârte în jurul celui din 1913. Tonajul navelor cu propulsiune mecanică al Angliei care în 1901 era în proporţie de 50.2 % faţă de cel mondial a scăzut pentru 1933 la 27.9%; al Germaniei la 5.8% dela 10.1%; al Italiei a crescut la 4.6% dela 2.7%.

Navele a căror vârstă e mai mică ca 5 ani sunt în proporţie de 13%; cota cea mai mare din acest tonaj tânăr o deţine Norvegia cu 28.2%, după care vin Italia cu 9.8%. St. Unite cu 6.1%, Grecia cu 1.2%.

In 1914 tonajul navelor cu turbine era de 730.000 tone şi cu motoare de 220.000 tone. Azi aceste cifre au trecut respectiv la 11 022.000 tone şi 10.200.000 tone.

Numărul navelor de azi cu propulsiune electrică este de 91 (566.000 tone) iar cu sbaturi de 380 (275.000 tone).

In 1914 procentul navelor ce consumau cărbuni ca combustibil era de 88 % iar combustibil lichid 3 %; astăzi au trecut respectiv la procentele de 29.50% şi 53.56%.

Procentul navelor cu combustiune internă a trecut dela 0.45% la 15.02 %, iar a velierilor dela 8.06 % la 1.90 %.

Media anuală a sinistrelor marine dintre anii 1928—1932 a scăzut la 0.64 % dela 1.17 % cât era între anii 1909—1913.

Tonajul vaselor trecute la fer vechiu a variat între 87.737 — 251.900 tone între anii 1905—1914; în 1922 au fost trecute la fer vechiu 17.500 tone; în 1922, 315.000 tone; în 1923, 963.000 tone; în 1932, 1.346.140 tone.

Mirth.

Cum se poate?

După o noapte furtunoasă, cu rău de mare, vasul intră în Bosfor. Pasagerii reînviaţi trec la masă spre a se înviora.

Printre ei o pereche cu figurele încă trase după un „*duo*" de rău de mare.

Doamna se adresează domnului:

— Poţi să-mi spui cum se poate ca o casă aşa de mare, cum e vaporul, aşa solidă şi toată de oţel să se clatine aşa de tare?

El răspunde:

— De mare, mare e; de tare, tare e, şi de oţel, dar... *dacă n'are temelie!*

Jugoslavia construeşte şlepuri motoare.

Extragem din „Die Freie Donau" :

La 25 Iunie a fost lansat la Passau, şlepul-motor *Uskok,* primul dintr'o serie de 3 vase comandate de Navigaţia Fluvială Jugoslavă. Un vas de acelaş tip, fusese deja livrat unei societăţi olandeze.

Caracteristicile sunt următoarele :

Lungime 66.46 m., lăţime 8.25 m., pescaj 2 m., corpul e împărţit în 8 compartimente etanşe : după forepeak şi puţul ancorelor, vin succesiv postul echipajului, magazia 1 şi 2, tankul de combustibil (cu o capacitate de 60 m.³), camera maşinilor, magazia 3, posturile pentru comandant, piloţi, mecanici ,etc., bucătării, w. c.. etc.

Vasul are 2 motoare M. A. N. Diesel de marină, cu 6 cilindri, a 380 HP., acţionând fiecare câte o helice în tunele. Grupuri accesorii sunt : dinamuri, pompe, compresoare, etc. Manevrele de forţă sunt electrice, deasemeni luminatul vasului şi al felinarelor de poziţie. Incălzirea e cu calorifer cu apă caldă. Pentru navigaţie de noapte, sunt pe comandă 2 proectoare Zeiss a 1.000 waţi.

Capacitatea de transport e de 600 tone, şi e prevăzut şi dispozitivul pentru remorcaj. Viteza în apă moartă, a fost de cca. 20 km. h., cu plină încărcătură. Vasul va fi pus pe linia rapidă de mărfuri Belgrad-Regensburg.

Nostromo

Vapoare cu aripioare

Din cele două articole publicate în legătură cu *răul de mare,* s'a văzut că nu marea stârneşte acest rău, din fericire trecător, ci balansul, legănarea vasului.

Ar trebui deci mai nimerit să fie botezat *„rău de balans"* decât rău de mare.

Mijloacele propuse pentru a combate răul s'au văzut de asemenea : medicamente, incingeri cu brâu, poziţia orizontală, gimnastica respiratorie, etc. Efectul lor variază după organism şi temperament, deci e un efect *subiectiv* şi ca atare putând da greş, până la găsirea celui potrivit bolnavului.

Inginerii navali s'au gândit la vindecarea *obiectivă,* în massă, a tuturor pasagerilor sau a câtorva. Ei au plecat dela ideia *suprimării balansului,* a cauzei generale.

Soluţiuni au fost destule, unele micşorând legănarea, altele suprimând-o în anumite compartimente.

Cel mai cunoscut sistem pentru a micşora balansul e acela al *chilelor falşe* sau *laterale.* De o parte şi de alta a vasului, sub apă, acolo unde fundul orizontal se încovoae spre a deveni perete vertical, se fixează cu buloane dealungul carenei o traversă de fer care ese în afara bordului de 10—20 cm. Această traversă, din cauza rezistenţei ce o opune apa fie de jos în sus, în bordul ce se apleacă, fie de sus în jos în cel ce se ridică, îndulceşte mult violenţa legănărilor.

O altă soluţie, veche, este ca unele cabine să fie suspendate *cardanic,* aşa cum sunt suspendate busolele, sfeşnicele, lămpile, la vapoare. Ori care ar fi mişcarea vasului, cabina stă veşnic *orizontal,* pasagerul din ea nici că va simţi ruliul ori tangajul.

Sistemul e foarte costisitor însă, şi-mi pare că numai pe yachtul ex-kaiserului se găsea o asemenea cabină.

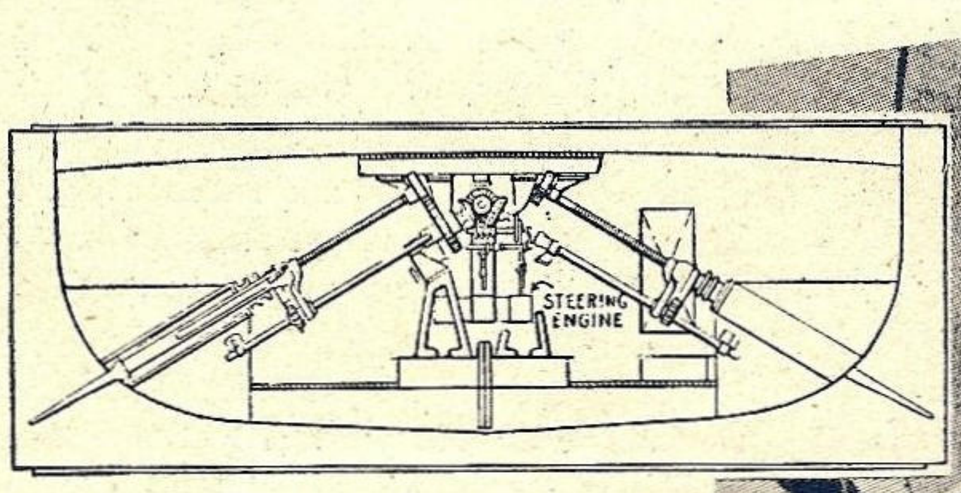
In ultimul timp s'au introdus *giroscoape* mari, puternice, care împedică oscilaţia vasului. Ele sunt foarte costisitoare şi n'au putut fi aplicate decât la platformele tunurilor, spre a le menţine orizontalitatea şi a asigura astfel tragerea.

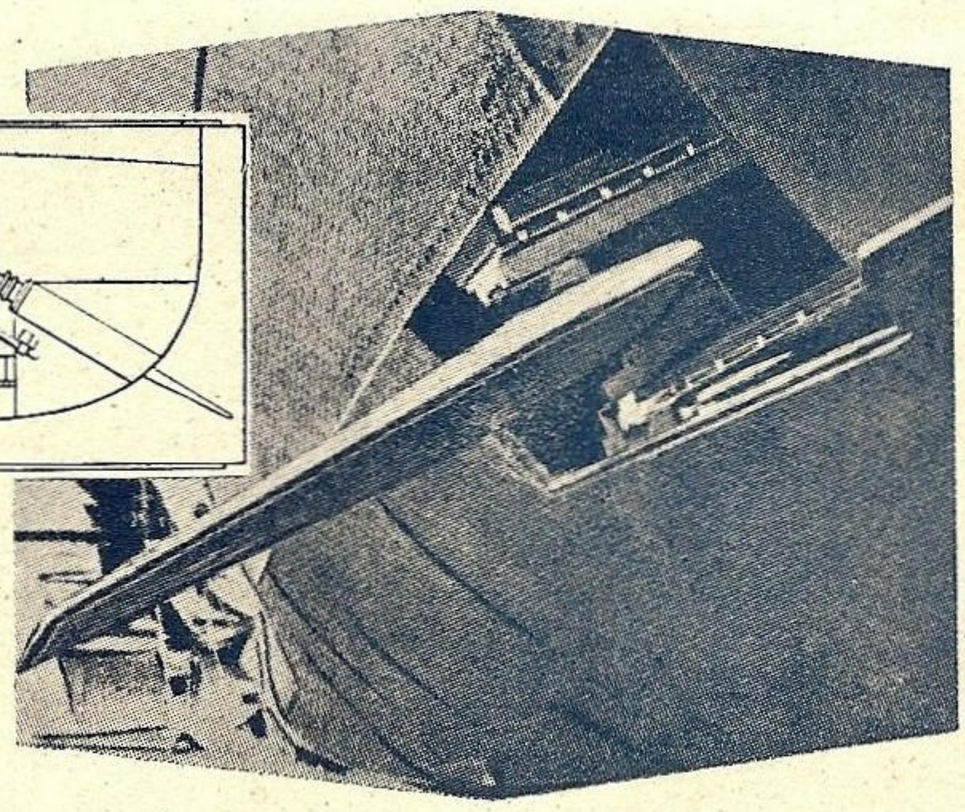
Din America ne vine însă ştirea că s'a găsit o nouă soluţie, în care inginerul autor s'a folosit atât de giroscop, cât şi de chila falşă, care avea cusurul că fiind lungă, micşora viteza vasului.

Prin nişte ferestre tăiate în carenă cam spre mijlocul vasului, pot eşi câte o aripioară, după comanda unui *giroscop* mic aşezat în interior, care pune în mişcare un *servomotor.*

Când marea e lină, aripioarele stau închise. Pe vreme rea sunt scoase afară. La cea mai uşoară legănare, giroscopul e impresionat şi face ca una din aripioare să se ridice, cea din bordul opus să se lase în jos. Curentul produs de mişcarea vasului isbeşte aripioarele şi provoacă o forţă care tinde să ridice în sus partea înclinată a vasului, să scoboare pe cea ridicată, — ţinând vasul pe loc, înfrânându-i tendinţa de aplecare, de ruliu.

Chiar tangajul poate fi micşorat, după înclinările ce le iau automat aripioarele, sub comanda giroscopului.





Aripioarele laterale, manevrate automat de un girorcop interior, împedică ruliul navelor şi ca atare răul de mare al pasagerilor.

Am putea spune că aceste aripi joacă un rol similar cu acela al aripioarelor *(aireloane)* dela aeroplane.

Un alt inginer *Kefeli* a presintat academiei de ştiinţă din Paris un alt sistem asemănător celui american, care însă e comandat de un timonier adhoc, întocmai ca cel care învârteşte roata cârmei, — am putea spune *„cârmaci de ruliu".*

Câte două perechi de aripioare aşezate la prova şi la pupa, ies din pereţii vasului, sub apă. La fiecare pereche aripele sunt înclinate de 15° faţă de orizontală, înclinate una'n sus, alta 'n jos.

In mers curentul apei va acţiona asupra aripelor, tinzând să-l ridice 'n sus ori să-l plece în jos, după înclinarea aripelor, care se face dela comandă, de către timonierul special.

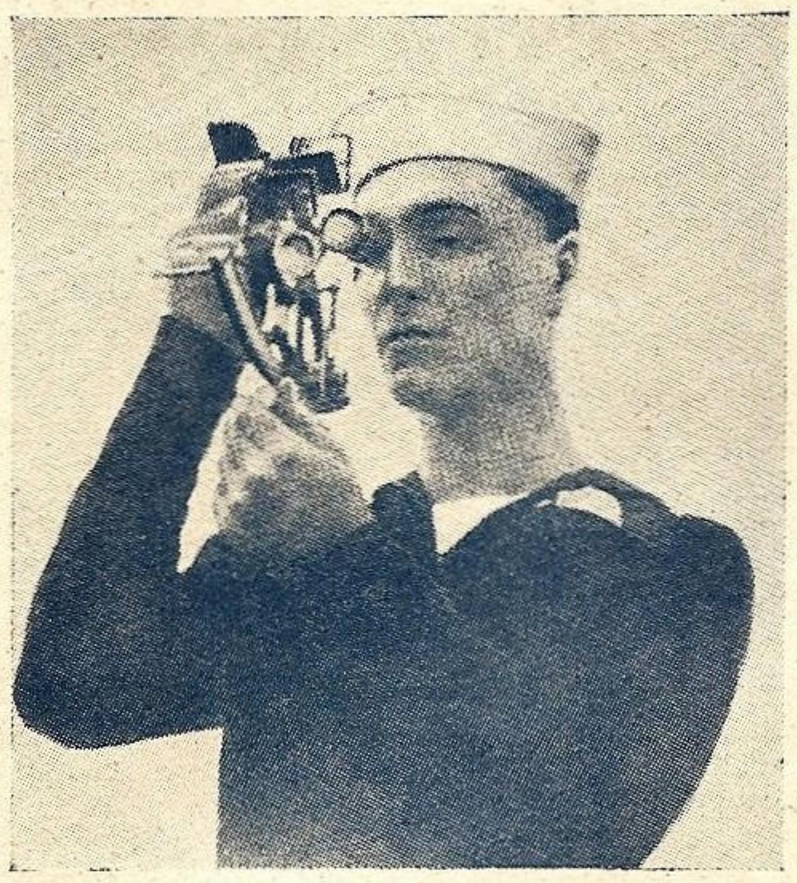
Vasul francez *„Etourdi"* a şi fost pus la dispoziţia oficiului naţional de cercetări pentru experimentare.

MOŞUL

Observaţii solare... fără soare

Cine a călătorit pe mare, dar nu câteva ore în excursie la Constanţa ori de o zi-două dealungul coastei, ci a stat mai multe zile fără să vadă decât cer şi pământ, a observat că la anumite ore ofi-

ţerii vasului, uneori chiar comandantul, „împuşcă soarele" cu o lunetă mică prinsă de un cadru metalic, — fac observaţii la soare cu ajutorul sextantului. Din acele observaţii, după ce se fac şi anumite calcule, se deduce poziţia exactă a vasului.

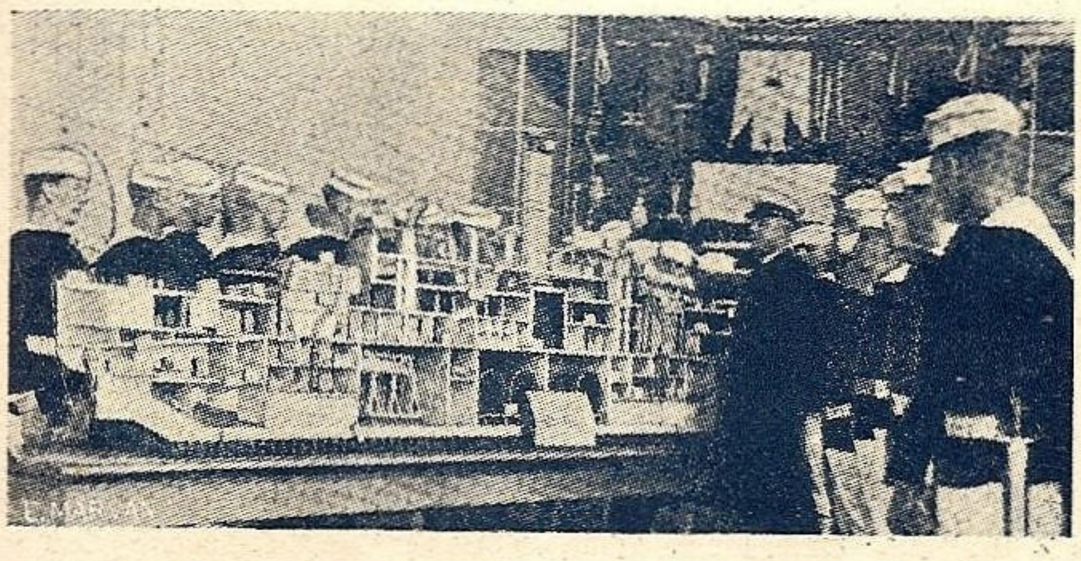


Atunci când cerul e acoperit, când e ceaţă, nu se mai pot face observaţii şi nu se poate controla dacă vasul e pe drumul cel bun. Şi dacă soarele stă ascuns mai multe zile, îşi dă oricine seama de situaţia îngrijorătoare dela bord.

Ştiinţa a reuşit însă să înlăture şi acest neajuns din viaţa marinarului: sextantul modern măsoară înălţimea soarelui de-asupra orizontului servindu-se nu de *razele luminoase,* vizibile ale soarelui, ci de cele infraroşii. Un amplificator legat de sextant cu două fire izolate detectează (prinde) *razele călduroase* ale soarelui, iar observaţiile se fac ca şi când soarele s'ar vedea.

Ca să nu fi elefant

Pentru orice marinar din lume, nemarinarul e un... elefant. Când se urcă pe bord dela scară îşi arată neîndemânarea, iar pe punte,



cu tot mersul greoi, se împiedică de toate buloanele, se agaţă de toate cavilele, se loveşte cu capul de toate tambuchiurile!

Pentru a nu li se întâmpla ceva la fel, recruţii marinari sunt dresaţi întâi la uscat, ca la îmbarcare să fie cel puţin elefanţi... de mare. Printre alte metode, — platforme mobile, catarge pe pământ, — sunt puşi în faţa unor modele unde fac cunoştinţă cu împărţirea interioară a unui vapor, pe ale cărui scări şi porţi se plimbă cu degetul.

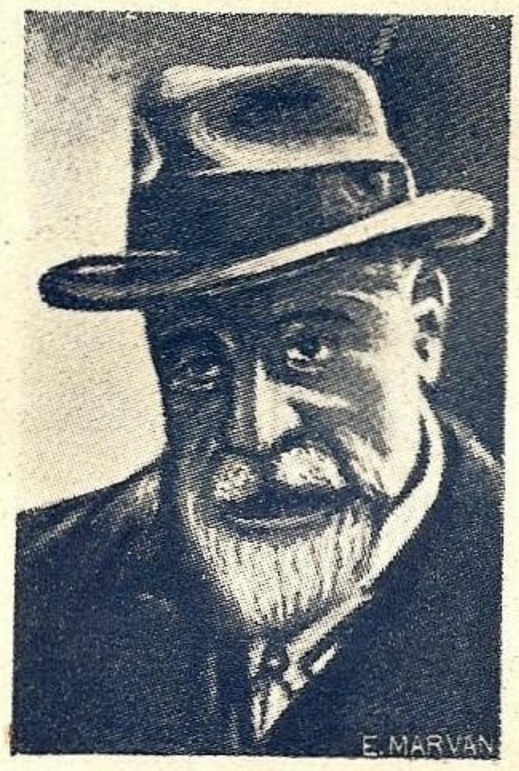
M. D.

Sir John Ellerman

In luna Iulie a. c. a murit la Londra în etate de 71 ani Sir John Ellerman, unul din cei mai mari armatori englezi.

Era originar din Hull unde tatăl său era consul. La început simplu şi modest contabil, a ajuns prin muncă să facă afaceri pe cont propriu.

In 1889 a constituit un grup şi a cumpărat linia de vapoare Legland Line, devenind directorul ei puţin în urmă, iar la 1901 a vândut lui Morgan în America, o parte din vapoarele acestei linii, realizând din această vânzare un câştig de un milion lire. Mai pe urmă a constituit grupul Ellerman Line, care avea sub ordinele sale următoarele societăţi: City Line, Ellerman H. Papayanni Lines,



Hall line, Wilson Line, Wescott and Lawrance, (vapoarele acestei linii fac voiajuri regulate la Constanţa) şi Ellerman and Buchnall Line. După dizolvarea grupului Royal Mail, grupul Ellerman a rămas cel mai mare grup din Anglia, având la finele anului 1932, o flotă de 163 vapoare comerciale şi mixte, cu o capacitate de 780.000 tone gross.

Ellerman mai dispunea de un stoc mare de acţiuni a societăţilor Peninsular and Oriental, Britisch India, Shaw, Sabill and Albion, Cunard precum şi altor societăţi particulare.

Proprietar a multor clădiri din Londra era amestecat în multe industrii, bănci, concerne de ziare.

Original şi autoritar a fost un mare filantrop despre care totuşi din cauza modestiei excesive nu s'a auzit nici odată.

Acest om care nu-şi îngăduia nici o plăcere decât mici voiajuri pe vasele sale, lasă azi o avere de 20 milioane lire sterline.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

ANGLIA

☐ La un banchet al lui „Navy League", amiralul de flotă Beatty a dezvăluit situaţia de inferioritate a marinei britanice faţă de alte marine, atrăgând atenţia publicului englez, în special asupra situaţiei ce va exista în 1936, când va expira acordul dela Londra. In acest an, marina britanică nu va mai poseda decât 3 vase de linie (2 tip *Nelson* şi 1 *Hood),* şi aceeaşi insuficienţă se va observa şi în crucişătoare, distrugătoare, submarine, material etc. Beatty cere alcătuirea unui serios program naval, pentru a împiedica slăbirea marinei britanice.

☐ Se svoneşte că „Mauretania", pachebot de 32.000 tone care a deţinut dela 1907 la 1929 panglica albastră, se pregăteşte a bate recordul lui „Rex" şi a relua din nou panglica.

☐ Din informaţiunile presei cunoaştem că guvernul va prezenta parlamentului un program de construcţii foarte important.

Deasemeni aflăm că Australia a propus construirea unui crucişetor tip *Leander* de 7000 tone ca să înlocuiască pe *Brisbane* în serviciu dela 1916. Construcţia va începe în 1934 şi se va termina în 1937 neintrând astfel în prevederile tratatului dela Londra care reglementează înlocuirile de vase numai până la 31 Dec. 1936.

☐ La această dată Anglia are în construcţie 16 distrugătoare — numărul cel mai mare atins dela război — care aparţin tranşelor 1931 şi 1932.

☐ Guvernul englez se preocupă din nou de chestiunea terminării pachebotului *„Cunarder"* de 70.000 tone. Se ştie că lucrările încetase prin suspendarea subvenţiei guvernului cauzată de continuarea concurenţii dintre societatea *Cunard* proprietara lui *Cunarder* şi *White Star,* concurenţă pe care guvernul ar fi dorit să o vadă transformată într'un acord.

FRANŢA

La Normandie, pachebotul francez de 70.000 tone în construcţie, va intra în serviciu după declaraţiile d-lui *H. Cangardel, directorul general al Companiei Transatlantice,* în April sau Mai 1935. Coca a fost terminată, maşinile sunt în curs de montare, lucrările din interior în lucru.

Costul total a construcţiei acestei nave ar fi de 700 mil. fr. fr. Viteza ce o va avea, amenajările ce i se vor face, mijloacele de siguranţă, instalaţia, etc. — fac ca Compania Transatlantică se spere că cu toată criza ce bântue astăzi şi cu toată nerentabilitatea celorlalte nave de mare tonaj, să aibă beneficii din exploatare.

☐ Cele 6 vase de linie vor fi curând remodernizate în ce priveşte artileria şi maşinile.

☐ Crucişătorul-şcoală *Jeanne d'Arc* a plecat la 5 Octombrie din Brest, pentru a face înconjurul globului, urmând a se reîntoarce la 5 Iulie 1934.

GERMANIA

☐ Unele ziare germane dau ştirea construcţiei a 2 transatlantice germane care nu vor avea peste 40.000 tone dar care vor avea o viteză de 30 noduri.

Aceasta, pentru a face faţă situaţiei ce o va crea în viitor intrarea în serviciu a lui „Normandie" şi „Cunarder".

STATELE-UNITE

☐ La 6 Sept. s'a lansat crucişetorul *Minneapolis* început în 1929. Cu acesta, St.-Unite are 13 crucişetoare lansate de 10.000 tone.

☐ Actualmente sunt în construcţie 3 crucişetoare de 10.000 tone: *San Francisco, Tuscaloosa* şi *Vincennes* (acesta pus pe cală de curând). Cu acestea, St.-Unite au 16 crucişetoare de 10.000 tone cu tunuri de 203 mm. construite dela 1927.

Tratatul naval din Londra care limită numărul acestor nave la 15, permite totuşi excepţia unui surplus de 3 nave care însă să fie terminate în 1937, 1938 şi 1939. Ultimul deci, *Vincennes* e primul din acest surplus.

☐ Ultimele începuturi de noi construcţiuni navale, au dat naştere la obiecţiuni din partea Angliei mai ales pentru crucişetoarele de 10.000 tone cu tunuri de 152 mm.

St.-Unite şi-a justificat aceste construcţii argumentând astfel:

Tratatul din Londra afecta St.-Unite 135.000 tone nave port-avioane, 180.000 tone crucişetoare cl. I-a, 143.000 tone crucişetoare cl. II-a, 150.000 tone distrugătoare.

Or, chiar cu aceste noi construcţiuni care nu depăşesc 96.000 tone, St. Unite, ca să atingă cifrele permise de tratatul din Londra ar mai trebui să construiască încă 25.000 tone port-avioane, 20.000 t. crucişătoare cl. I-a, 30.000 tone crucişetoare cl. II-a şi 112.000 tone distrugătoare.

Alegerea tonajului de 10.000 tone p. crucişetoare de cl. II-a în lor de circa 7.500 tone ales de celelalte state, îl justifică necesitatea măririi razei de acţiune din cauza lipsei lor de baze navale.

ITALIA

☐ Se svoneşte apropiata punere în construcţie a unui vas de linie care să fie superior lui *Dunkerque* al Franţei. Va avea 30.000 tone *(Dunkerque* 26.500).

JAPONIA

☐ Manevrele flotei japoneze începute în Iunie au durat mai mult de 2 luni. La finele lor a asistat şi împăratul. Manevrele s'au încheiat prin o revistă la *Yokohama* privită de pe mal de circa 500.000 japonezi şi la care au luat parte vre-o 7000 civili invitaţi şi ambarcaţi pe nave speciale.

La aceste manevre au luat parte 160 avioane şi 168 nave (850.000 tone) repartizate astfel: 9 chiurasate, 14 port-avioane, 12 crucişetoare chiurasate, 14 crucişetoare uşoare, torpiloare, submarine, puitoare de mine. Şi aceasta în ajunul conferinţii dezarmării.

JUGOSLAVIA

☐ Secţia adriatică (Jadranska Straja) a Ligei Navale Jugoslave, comandase la şantierul Stülcken din Hamburg un vas-şcoală cu vele, destinat a fi dăruit marinei de război jugoslave. Noua navă, botezată *Jadran* (Adriatica), a fost predată de curând marinei la Spalato. Cât preţuesc aceşti oameni marea şi coasta ce o au!

POLONIA

☐ Marina poloneză a comandat un puitor de mine la un şantier francez.

SUEDIA.

S'a lansat crucişetorul *Gotland* de 6880 tone cu 6 tunuri de 150 cm, viteza 27 noduri, 8 avioane lansabile prin catapulte.

Este un tip de navă nou care dă naştere la diverse păreri.

Din Ţară

☐ In ziua de 16 Oct. 1933 M. S. Regele împlinind 40 ani, d-l Amiral Coandă, Vice-Preşedintele L. N. R. a expediat la Sinaia următoarea telegramă :

Membrii Ligii Navale Române, prin mine, respectuos roagă pe Majestatea Voastră — Prèşedintele lor activ — să primească cu ocazia împlinirii celor 40 ani, asigurarea sentimentelor de iubire, supunere şi devotament.

Amiral *Coandă*

La care s'a primit din partea Majestăţii Sale următorul răspuns :

Mulţumesc Ligii Navale Române pentru urările ce mi le-aţi trimis în numele ei.

CAROL

Din Marina Comercială

La examenul de brevete pentru Marina comercială, ce s'a ţinut în sesiunea Octombrie 1933 au reuşit următorii :

Căpitan de lungă cursă : Rădulescu Ştefan.

Ofiţeri cl. II-a : Dumitrescu Leon, Manolescu A. şi Mincu Emil..

Ofiţeri provizori : Ceauşu Valeriu, Cioc Corneliu, Drăguşin Romeo, Marcovski C., Moldoveanu N., Muche Const., Poenaru C. şi Popescu Gheorghe.

Pilot de Mare : Achivei Dumitru.

Mecanici principali : Mocanu Emanoil.

Mecanici auxiliari : Berdila Ioan, Codreanu Ivanciu, Şerbănescu P. şi Valaca Vasile. .

Sub-mecanici : Kloner Ernest, Bold Ilie, Enache Diaconu, Enescu Nicolae, Ştefănescu C., Tămâianu Ioan, Vasilescu Ioan şi Zaharia Gh.

Radio-telegrafist cl. I-a : Vlad Ilie.

Radio-telegrafist cl. II-a : Ciumacenco A., Ciochină C., Brătianu Al., Hahui I., Melincovici Şt., Nedelcu A., Păduraru Ioan, Răduţ Ioan şi Ţurcanu Nicolae.

Conferinţa traficului de mărfuri polono-româno-levantin.

In cursul lunei Octombrie s'a ţinut la Constanţa conferinţa anuală a traficului direct de mărfuri polon-român-levantin, la care au luat parte delegaţii S. M. R., C. F. R. şi P. K. P. (căile ferate Polone).

Chestiunile la ordinea de zi desbătute au fost :

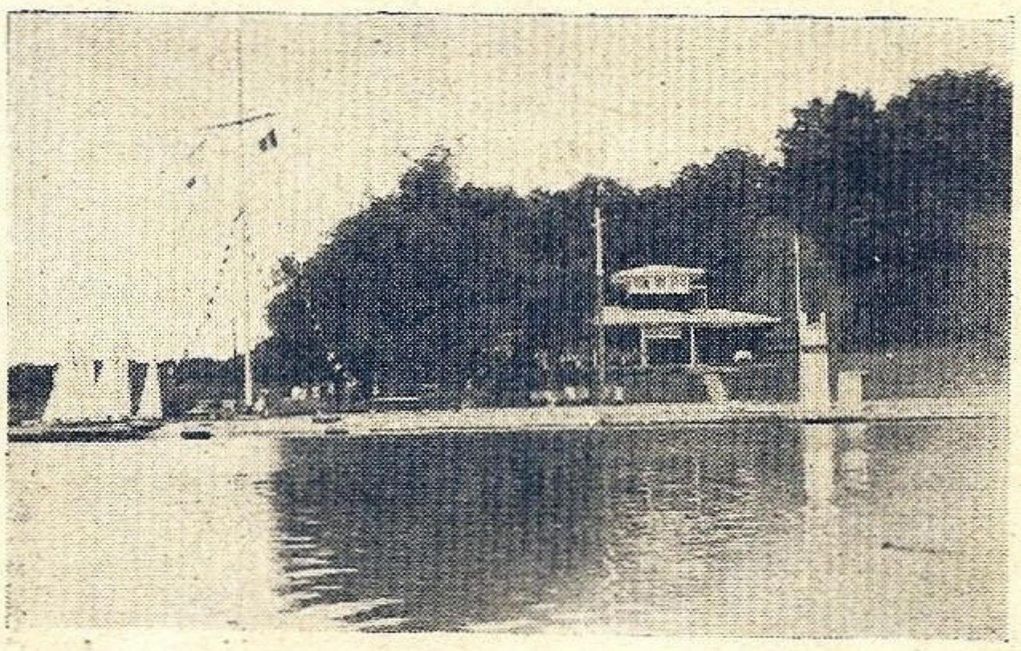
1. Darea de seamă a P. K. P. asupra lucrărilor anului trecut.
2. Chestiunea accelerării transportului în acest trafic.
3. Extinderea aplicării traficului asupra porturilor Mediteranei orientale şi Galaţi, deservite de S. M. R., idem pentru mărfurile transportate cu navele poloneze ce deservesc linia Constanţa-Haiffa.
4. Verificarea taxelor tarifului în legătură cu reforma tarifului C. F. R.
5. Examinarea executării hotărîrilor luate în conferinţa dela Varşovia dela 20. II. 1933.

S'au hotărât următoarele :

1. S'a extins greutatea şi mărimea coletelor de transportat.
2. S'a admis ca Galaţi să fie utilizat pentru tranzitul oricăror mărfuri Polone (era înainte numai pentru cherestea).
3. A se interveni pe lângă P. C. A. pentru construcţia în Galaţi de intrepozite pentru mărfurile polone în tranzit.
4. Modificarea şi publicarea noilor tarife.
5. Să se facă reduceri pe C. F. R. şi S. M. R. pentru unele mărfuri de mare frequenţă în tranzit prin România.
6. Chestiunea extinderei aplicării tarifului şi asupra mărfurilor transportate cu navele poloneze a rămas în amânare.

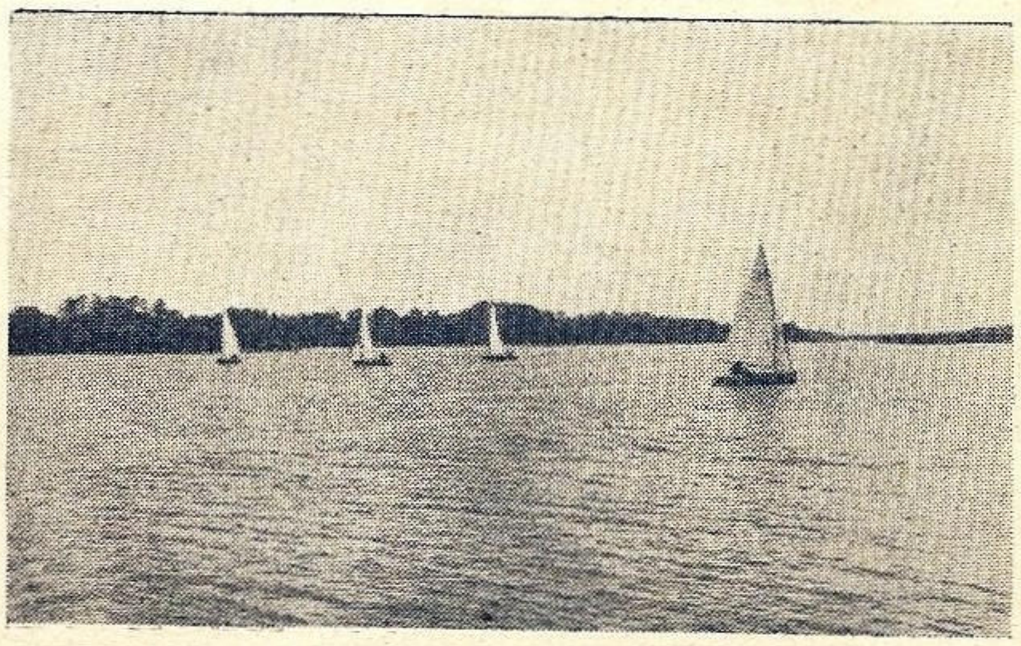
De la Yacht Club Bucureşti

Acest club, cunoscut cititorilor noştri, a realizat într'un singur an rezultate uimitoare. Simpaticului pavilion dela Snagov i s'a adăogat



Pavilionul Iacht Clubului din Snagov

în acest an un vast garaj de bărci şi un atelier de reparaţiuni, amenajându-se şi o cameră de dormit pentru membrii cari întâmplător doresc să petreacă noaptea la Snagov. Luminatul electric a fost introdus şi îmbunătăţiri importante au fost aduse portului pentru bărci, pontonului pentru înotat, aceluia pentru plecarea bărcilor de sport (skifuri, giguri) etc.



Iolele în regate pe briză de Nord

In cadrul splendid dela Snagov pe o admirabilă zi de toamnă — Duminecă 1 Octombrie 1933 — a avut loc prima regată cu yolele monotip ale Clubului. Yolele cu randă şi floc au concurat cu un echipaj de două persoane, iar cele cu randă, numai cu o singură persoană. Cursa s'a desfăşurat pe porţiunea de lac din faţa clubului între trei balize, aşezate în triunghiu. Trei ture cu sosirea în faţa pavilionului constituia parcursul care a fost străbătut pe o slabă briză de Nord.

Rezultatul a fost următorul :

1. D-l şi D-na R. Fournaraky.

2. D-l O Doicescu cu d-l Berindey.
3. D-l Radu Brăescu.
4. D-na Doicescu.
5. D-l Luigi Ferrero.

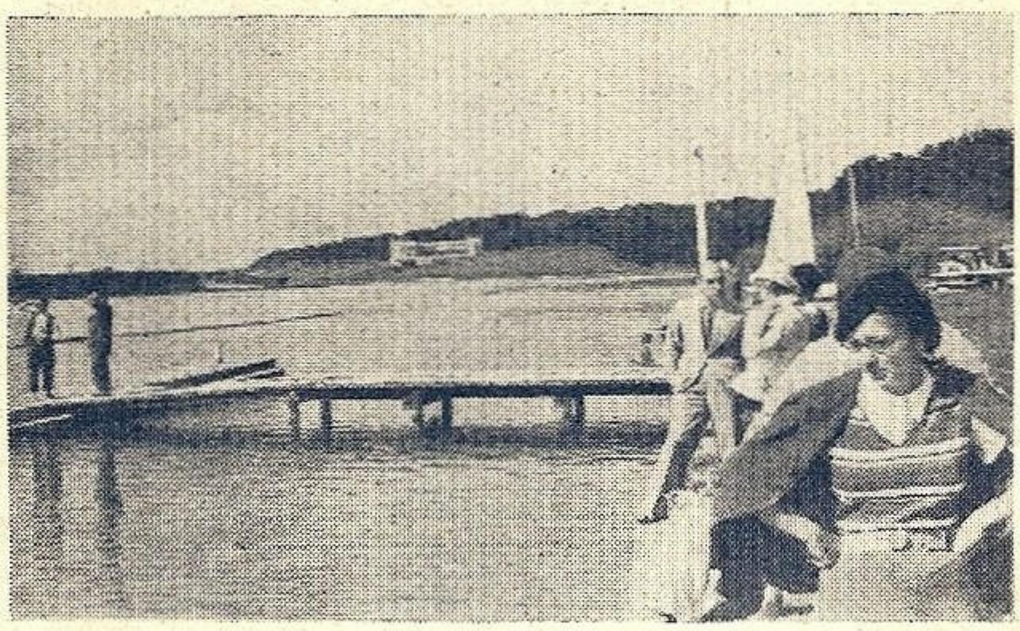
Numeroşi membri şi invitaţi au urmărit cu deosebit interes această primă regată.

Dumineca următoare 8 Octombrie 1933, a avut loc o a doua regată cu rezultatul :

1. D-l Renato Ferrero.
2. D-na Doicescu.
3. D-l Doicescu.
4. D-l şi d-na R. Fournaraky.

De observat că în afară de d-nii Luigi şi Renato Ferrero, toţi ceilalţi concurenţi au început practicarea conducerei bărcilor cu vele la Snagov.

Aceste regate de antrenament şi învăţarea regulamentului internaţional au fost foarte apreciate de membrii, astfel că dacă vremea se va menţine frumoasă, e probabil ca în prima jumătate a lunei



Membrii I. C. B-ului urmărind regatele

Noembrie, când vânturi destul de violente suflă la Snagov, să se aranjeze câte-va întruniri pentru perfecţionarea în aplicarea tacticei de regate.

La 17 Octombrie 1933 o Adunare Generală a Clubului a avut loc pentru alegerea unui nou comitet. Vechiul comitet a fost reales afară de d-nul N. Iliescu-Brânceni, în locul căruia a intrat d-l O. Doicescu. Din noul comitet s'a desemnat Principele Valentin C. Bibescu, preşedinte ; N. G. Caranfil, vice-preşedinte ; Robert Fournaraky, secretar general ; G. Creţeanu, casier şi O. Doicescu, comisarul investiţiilor.

Recenzii

Regulile pentru prevenirea abordajelor pe Dunăre şi mare. — Regulamentul internaţional, Regulamentul C. I. D. şi Regulamentul C. E. D.

Necesitatea de a se cunoaşte la perfecţiune regulele pentru înlăturarea abordajelor de către personalul conducător al vaselor care venind dela Mare se urcă pe Dunăre, sau care coborînd depe fluviu ies la Mare, este de o netăgăduită importanţă atât pentru sus zisul personal cât şi pentru magistraţii desemnaţi să determine culpa, răspunderile şi despăgubirile în diverse cazuri de coliziuni, pentru serviciile de contencios cărora li se dirijează reclamaţiunile în scop de a refera, ştiut fiind că asemenea referate au grave repercursiuni, pentru experţii chemaţi să lumineze pe judecători şi pentru avocaţii însărcinaţi cu apărarea şi susţinerea intereselor părţilor litigante.

Anumite reguli cu privire la navigaţie, se găsesc în vechiul nostru Regulament al Poliţiei Porturilor şi Malurilor Dunărene din 24 Martie 1879, în Legea de Organizare a Marinei Comerciale din 1907 precum şi în câteva răzleţite dispoziţiuni din Codul Comercial.

Regulele însă privitoare la evitarea abordajelor pe Mare, sunt prevăzute de Regulamentul Internaţional pentru prevenirea abordajelor, iar pe Dunăre sunt acelea prevăzute de Regulamentul de Poliţie a Navigaţiunei aplicabilă pe porţiunea cuprinsă între Ulm şi Brăila şi pe reţeaua sa internaţională, făcut la 6 Nov. 1926 la Bratislava, cunoscut sub denumirea abreviată de *Regulamentul C. I. D.* precum şi de Regulamentul de Navigaţiune şi Poliţie privitor la partea Dunărei cuprinsă între Galaţi şi gurile fluviului hotărît de Comisiunea Europeană a Dunărei la 1865 cu diverse modificări, cele mai recente fiind la 10 Nov. .1911 şi pus la zi la 1 Martie 1923, denumit abreviat *Regulamentul C. E. D.*

Ulterior, s'a hotărât ca şi porţiunea dintre Brăila şi Galaţi să cadă sub regimul Reg. C. E. D.

Prin urmare, Dunărea fiind împărţită după Noul Statut al Dunărei din 1922, stipulat în urma tratatelor de pace dela Versailles şi a articolelor corespunzătoare ale tratatelor dela Saint-Germain, Neuilly şi Trianon în două mari regiuni ; *Dunărea fluvială* dela Ulm la Galaţi şi *Dunărea maritimă* dela Brăila la Mare — îşi are regulamentată poliţia navigaţiei prin două regulamente distincte, unul al C. I. D. şi altul al C. E. D.

In aceste două regulamente se prevede, în afară de alte dispoziţiuni privitoare la poliţia navigaţiei, reguli precise pentru înlăturarea abordajelor cu privire la calea ce un bastiment trebue să urmeze spre a nu lovi pe un altul, nepericlitându-se pe sine, indicaţiunile ce trebue să poarte şi să emită în timpul zilei, ca şi felinarele de poziţie în timpul nopţei, precum şi semnalele ce trebue să le dea şi la care urmează a i se răspunde în anumite împrejurări.

Deşi baza sau premiza dela care s'a pornit la stabilirea acestor semnale a fost vechiul regulament internaţional pentru prevenirea abordajelor, totuşi există între regulele privitoare la evitarea abordajelor pe Dunărea Fluvială şi acelea referitoare la înlăturarea abordajelor pe Dunărea Maritimă, oarecare importante deosebiri, s. ex. :

Conf. art. 74 din Reg. C. I. D., orice bastiment mai mare de 20 tone navigând izolat, trebue, la apropierea unor bastimente care-l ajung din urmă să arate din timp, la pupa, o *lumină albastră*, vizibilă dela 500 m. şi invizibilă din spre prova ; acest felinar de poziţie însă, nu este obligator la navigaţia pe porţiunea Dunărei Maritime, întrucât prin art. 75 din Reg. C. E. D. se prevede că, orice bastiment în mişcare în timpul nopţei sau remorcat, să arate la pupa *un felinar cu lumină albă* bastimentelor ce-l ajung din urmă, după cum de altfel prevede şi reg. internaţional pentru prevenirea abordajelor la art. 10.

Tot astfel între semnalele acustice ce trebuesc să se dea în navigaţia pe Dunărea Fluvială şi între acelea din navigaţia depe Dunărea Maritimă, în cazul când un vas vrea să întreacă un altul, sunt deosebiri :

In art. 50 din Reg. C. I. D. se prevede că, atunci când un bastiment cu aburi vrea să întreacă un alt bastiment cu aburi şi nu poate să o facă fără ca acesta din urmă să se abată din drumul său, el va cere voe să treacă, înainte de a fi ajuns la o mică distanţă de bastimentul care îl precede, emiţând *un sunet lung* din fluer sau sirenă şi micşorându-şi viteza, pe cât timp prin Reg. C. E. D. semnalul de întrecere este format din *cinci fluerături scurte* date una după alta, înainte de a ajunge la mică distanţă.

Apoi, în sus zisul articol din Reg. C. I. D., se prevede că bastimentul care-l precede *trebue* să se abată din drumul său îndată ce este în stare să o facă, lăsându-se spre babord *să-şi indice manevra* emiţând două sunete scurte, şi să-şi micşoreze viteza.

Numai după aceia primul bastiment va putea să-şi reia

viteza şi să întreacă pe al doilea, lăsând la babord bastimentul pe care îl întrece şi dacă pentru a întrece este nevoe să vie spre tribord, el emite *un sunet scurt* cu fluerul sau cu sirena, pe cât timp în Reg. C. E. D. bastimentul dinainte, *când poate* să o facă, se depărtează spre stânga şi micşorează iuţeala mersului său, făcând în acelaş timp semnalul format din două fluerături scurte în semn de consimţământ şi numai după acest semnal celălalt bastiment trece înainte ţinând dreapta.

Prin urmare, conf. disp. art. din Reg. C. I. D., bastimentul din înainte *trebue* să se abată din drumul său îndată ce este în stare să o facă, pe cât timp după art. 51. C. E. D, bastimentul dinainte nu este obligat. Lipseşte imperativul *trebue*. Din acest regulament mai lipseşte şi obligaţiunea din partea celuilalt bastiment care întrece, de a emite un sunet scurt cu fluerul sau cu sirena dacă pentru a întrece este nevoit să vină spre tribord.

In art. .51 din Reg. C. I. D., se mai prevede că dacă bastimentul care urmează să fie întrecut, nu poate fără primejdie pentru el însuşi sau pentru unităţile ce remorchează să se abată spre babord conform regulei generale stabilită la art. 50 de mai sus, el trebue să se lase spre tribord şi să avizeze bastimentul care îl ajunge din urmă prin emiterea unui sunet scurt.

Acest din urmă bastiment întrece bastimentul care-l precede lăsându-l la tribord. Dacă pentru a-l întrece trebue să se lase el însuşi spre babord emite două sunete scurte cu fluerul sau cu sirena.

Intrecere prin stânga prevăzută de Reg. C. I. D. care constitue o derogare excepţională dela regula generală, fără de nici un sens practic, nu este prevăzută în Reg. C. E. D.

Prin Reg. C. I. D. s'a introdus lumina albastră şi la pupa şlepurilor când sunt în mers la ureche la ambele borduri ale remorcherului.

Fiind remorcate, luminile albastre dela pupa trebuesc să fie arătate în permanenţă etc.

Deşi prin art. XXXIX din Noul Statut al Dunărei se prevede ca C. I. D. şi C. E. D. să ia toate dispoziţiile necesare pentru a asigura în măsura în care va fi posibil şi util, uniformitatea regimului Dunărei, totuşi anumite nepotriviri persistă.

Până la stabilirea de comun acord a unei regulamentări identice pentru evitarea abordajelor pe toată reţeaua fluvială internaţionalizată este necesar a se avea de către cei interesaţi, în continuă evidenţă, la îndemână, sus numitele trei regulamente, care de curând au apărut alcătuite de către d-l avocat C. Tonegaru într'un singur volum sub intitulatura : *Regulile pentru înlăturarea abordajelor pe Dunăre şi Mare* *).

Indrumările de felul cum trebue să se procedeze în caz de abordaj se găsesc tratate de acelaş autor în manualul *Procedură în caz de avarii şi sinistre Maritime* (ediţia II-a 1933).

Sancţiunile, despăgubirile, felul de lichidare etc... derivând depe urma acţiunilor în materie de abordaj prevăzute în Legea de Organizare a Marinei Comerciale, Reg. Porturilor şi Malurilor Romane, Codul Comercial, Convenţiunea pentru unificarea unor anumite reguli în materie de abordaj, Convenţiune idem în materie de salvare etc.... se găsesc colecţionate de acelaş autor în volumul *Codul Maritim şi Fluvial* (ediţia II-a 1934) adnotate cu noui şi importante jurisprudenţe.

CRONICAR

---

*) 1. Regulile pentru evitarea abordajelor pe Dunăre şi Mare cuprinzând Reg. Internaţional pentru prevenirea abordajelor, Reg. C. I. D. Reg. C. E. D., convenţiunea dela Bruxelles etc. LEI 100.—

2. Procedura în caz de avarii şi sinistre maritime ed II. LEI 80.—

3. Avariile în dreptul maritim LEI 200.—

3. Codul maritim şi fluvial ediţia II-a cu importante noui jurisprudenţe, LEI 600.—

Asupra preţurilor de mai sus d-ni membrii ai Ligei Navale se bucură de o reducere de 15% procurându-şi toate sau una din aceste lucrări prin Administraţia noastră.

Revista primite

FREIE DONAU No. 9 ; No. 10. *Dela Marea Nordului la Dunăre* se proectează legarea mării Nordului cu Dunărea, utilizând fluviul Weser şi un canal ce va trebui construit între râul Werra şi Main.

DIE YACHT No. 39 ; No. 40. *Fete ce navigă la Nord şi Sud.* Yacht clubul din Blankenese (lângă Hamburg) a creat o secţie nautică femenină ale cărei membre au făcut o croazieră pe yachtul *Gud-win* în apele scandinave.

UEBERSEE No. 10. *Musonii, alizeele şi istoria lumei.* O descriere a regimului vânturilor regulate şi a evoluţiei istorice a comerţului maritim. *Primul vas-expoziţie german* vasul *Cap-Polonio,* care rămăsese doi ani dezarmat, a fost amenajat ca vas-expoziţie, în cadrul expoziţiei-târg din Hamburg.

ITALIA MARINARA No. 19. *Expoziţia Naţională a Mării,* o dare de seamă asupra expoziţiei organizate de Liga Navală Italiană în cadrul Târgului Levantului la Bari.

No. 20. *Greşeala lui Columb* bazat pe scrierile matematicianului arab Alfragan, Columb a socotit gradul de $56^2/_3$ mile, dând astfel cercului ecuatorial o lungime prea mică.

LE YACHT No. 2634 ; No. 2635 un un interesant articol despre *Noile armamente navale ;* No. 2636 ; No. 2637. *Avioane contra vase* o descriere a manevrelor combinate între forţe navale şi aeriene în Nordul Scoţiei. *Al VIII-lea Salon nautic* dare de seamă ; No. 2638 ; No. 2639 remarcăm *Aeronautica Navală,* o interesantă expunere a Comandantului Thomazi, a organizării aeronauticei navale în marina franceză.

RIVISTA NAUTICA ITALIA NAVALE No. 15—16.
REVUE DE LA LIGUE MARITIME BELGE No. 10.
BULETIN ALPIN No. 3, an. I.
PESCARIA ŞI PISCICULTURA No. 7, 8, 9, an. V.
LUMEA NOUĂ No. 10, an. II.
BULETINUL P. C. A. No. 10, an. III.
BULETINUL POMPIERILOR No. 10, an. V.
LUPUL DE ARGINT No. 19, an. II.
REVISTA DE IGIENĂ SOCIALĂ No. 10, an. III.
NATURA No. 8, an. XXII.
SATUL No. 35, an. III.
BULETINUL CAMERILOR DE COMERŢ ŞI INDUSTRIE No. 9, an. VIII.
ARIPI No. 52—55, an. III.
REVISTA INTENDENŢEI No. 9—10, an. XIII.
REVISTA INFANTERIEI No. 379, an. 37.
ROMÂNUL.

Bibliografie

Annuaire de la Construction Navale 1933—34 al Camerei sindicale de constructori de vase şi de maşini marine cuprinde : lista aderenţilor (şantiere de constr. navale şi ateliere de constr. maşini marine) documentări (studii de construcţii navale, etc.), norme de construcţie navală (profiluri şi accesorii de cocă), o terminologie a elementelor vasului, condiţiunile generale ale pieţelor marinei, un extras din regulamentul Biroului Veritas, dispoziţiile legale relative la construcţia vaselor şi un repertoriu technic al furnizorilor de construcţiuni navale ai marinei.

Georg Kopp „Vasul diabolic şi fratele său mai mic" (în germană, edit. Koehler, Leipzig) autorul a fost telegrafist pe crucişătorul german *Goeben* şi descrie acţiunea acestuia şi ale crucişătorului *Breslau,* în timpul războiului, când au traversat Mediterana, au fost vândute Turciei, şi au lucrat apoi în Marea Neagră.

Redacţionale

Liga Navală s'a mutat în mod provizoriu în STR. ACADEMIEI No. 23 etaj III.

Intrarea prin gangul pasagiului English, prin Str. Academiei sau Calea Victoriei (Casele Naţionale)

*

Cheta dela 15 August 1933

S'au mai primit următoarele sume din cheta dela 15 August 1933 :

Brăila 3100 lei ; Botoşani 326 lei ; Cavarna 220 lei ; Galaţi 4788 lei ; Gherla 328 lei ; Huşi 750 lei ; Mediaş 118 lei ; Mercurea-Ciuc 320 lei ; Olteniţa 600 lei ; Slobozia Urziceni 628 lei ; Tighina 1645 lei ; Tg.-Ocna 700 lei.

☐ Articolele publicate în revistă se vor plăti autorilor după cum urmează :

Lei 2000 pentru lucrările originale,
„ 1000 pentru compilări şi recenzii,
„ 800 pentru traduceri,
„ 100 pentru informaţii.

Coala se va socoti de opt pagini tipărită.

Autorii articolelor vor specifica odată cu trimiterea lucrări dacă este originală, traducere, compilaţie, etc., precum şi numele autorilor de care s'a servit.

Textul va fi scris citeţ, cu mâna sau maşina pe o singură pagină, şi cu spaţiu liber pe margine pentru corectură, desenurile aparte.

☐ D-nii abonaţi sunt rugaţi a comunica orice schimbare de domiciliu, altfel nu se poate răspunde de neprimirea revistei.

Inştiinţări

☐ Având în vedere scumpetea cărţilor străine, nevoile materiale şi culturale ale camarazilor, precum şi interesul de a face cunoscute cărţile bune, redacţia a hotărât procurarea lor în mod gratuit membrilor L. N. R. în schimbul recenziei ce vor trimite spre a fi publicată în revistă.

In chipul acesta ofiţerii tineri mai ales, îşi pot îmbogăţi gratuit biblioteca iar cetitorii vor fi la curent cu toate noutăţile.

Cartea dorită, se va semnala redacţiei, care o va cumpăra şi trimite şi care după recenzare va rămâne proprietatea membrului.

Cărţile, în general, trebue să aibă subiecte interesând literatura marină, pescuit, propaganda pentru viaţa de apă, etc., adică tot ceeace poate folosi scopurilor ce stau la baza L. N. R.

Tariful reclamelor

Spaţiu	1/16	1/8	1/4	1/2	1 pagină
Preţul	120	220	400	720	1280 lei

Se primesc abonamente anuale, semestriale şi trimestriale, acordându-se următoarele rabaturi :

5% pentru un trimestru
10% pentru un semestru
15% pentru un an.

Tariful *netto* conform celor de mai sus va fi următorul :

Spaţiul	*1/16*	*1/8*	*1/4*	*1/2*	*1 pagină*
		Lei			
Un număr	120	220	400	720	1280
Un trimestru	342	527	1140	2052	3648
Un semestru	648	1188	2160	3888	6912
Un an	1224	2244	4080	7344	13056

Abonamentul pe un trimestru, semestru, sau an, se înţelege pentru trei, şase sau douăsprezece inserţii. Dacă revista va apărea în mai puţine numere, se va bonifica abonaţilor cota-parte respectivă din abonamentul plătit.

Reclamele înserate pe scoarţele revistei sau în corpul revistei, se vor taxa cu tariful de mai jos majorat astfel :

cu 20% pentru paginile II şi III ale scoarţelor
cu 30% pentru pagina IV şi corpul revistei.

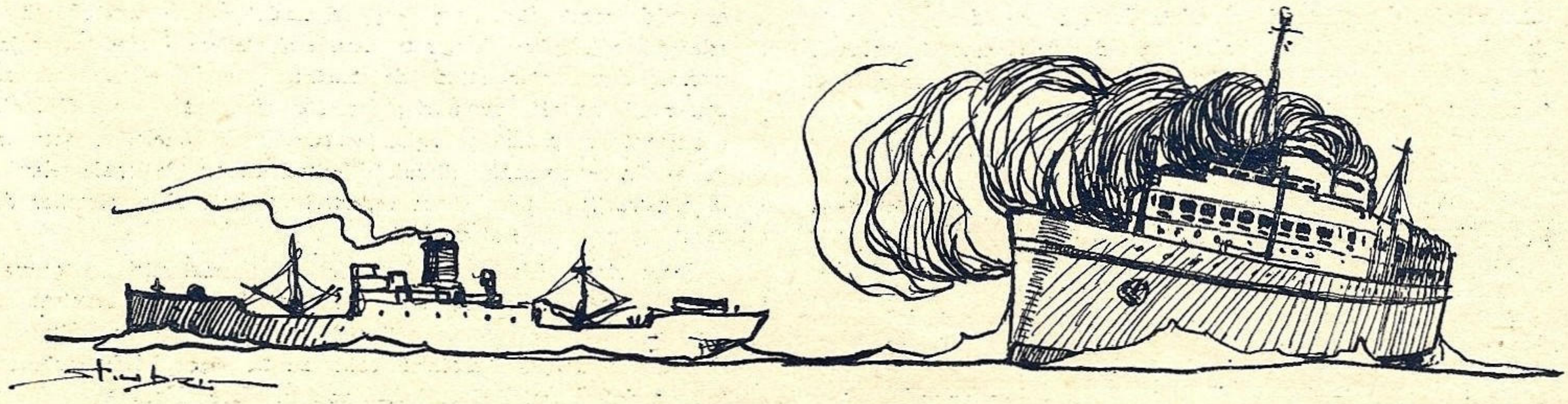
Articolele-reclame şi informaţiuni-reclame se vor taxa cu 5 lei per milimetrul de înălţime a textului la lărgimea de o coloană.

Pentru articole-reclame şi informaţiuni-reclame nu se pot face abonamente. Se acordă însă rabaturi în raport cu cantitatea textului, şi anume :

5% la cel puţin 50 mm. de text
10% la cel puţin 100 mm. de text
15% la cel puţin 250 mm. de text
20% la cel puţin 500 mm. de text

Pentru reclamele care necesită clişee, costul clişeelor va fi socotit extra când acestea nu sunt procurate de client.

Plata reclamelor şi abonamentelor de reclame se va face anticipat.



U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

SOCIETATEA ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE

S. R. D.

AVIZ

Se aduce la cunoştinţa Onor. Publicului călător, că ITINERARIUL vapoarelor de pasageri al Soc. S. R. D. în vigoare dela data de 28 MAI 1932, a fost astfel întocmit pentru ca să stabilească o

Legătură directă între C. F. R. şi vapoarele S. R. D.

şi anume:

1) Plecare din Bucureşti cu trenul acc. No. 65 la ora 13^{40} şi sosire la Galaţi la ora 19^{10} de unde vapoarele S. R. D. pleacă la ora 21^{15} spre Tulcea-Ismail-Chilia Nouă-Vâlcov.

2) La înapoere, vapoarele S. R. D. sosesc dela Vâlcov - Chilia Nouă-Ismail şi Tulcea, la Galaţi, la ora 4 dimineaţa având legătură cu trenul acc. No. 76 care pleacă la ora 5 şi soseşte la Bucureşti la ora 9^{40}.

Vapoarele soc. S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant de primul rang.

DIRECŢIUNEA

„POMPIER"

CEL MAI BUN APARAT DE STINS INCENDII

Unicul Birou de vânzare

BUCUREŞTI

Str. Carol I No. 24 — Telef. 3.2401

INSTITUT DE ARTE GRAFICE E. MARVAN
BULEVARDUL PRINCIPELE MIRCEA 10, BUCUREŞTI VI

Preţul Lei 25.—

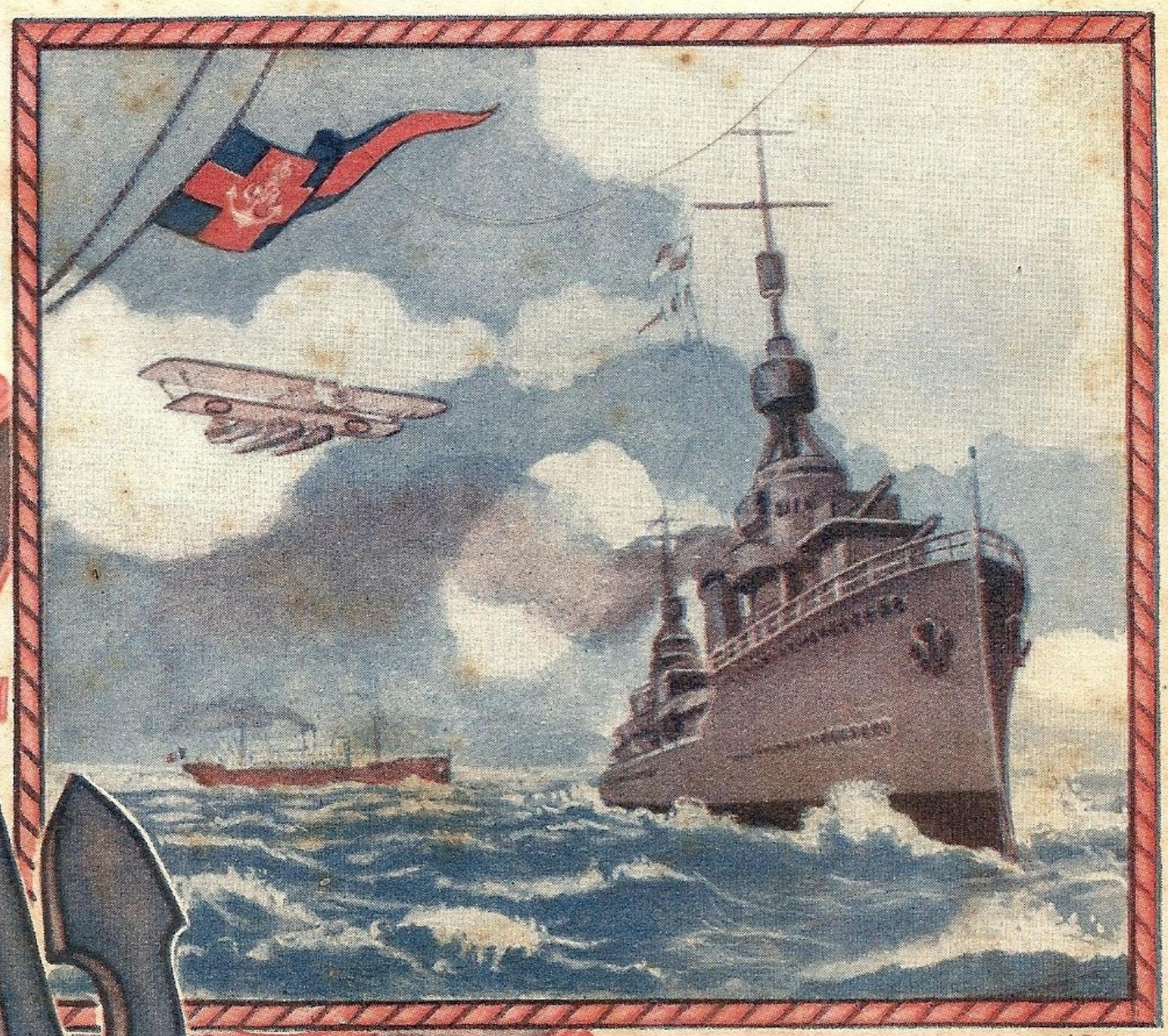
LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ
Filiala Constanța
BIBLIOTECĂ
Nr. 91

ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ

REVISTA **LIGEI NAVALE ROMANE** PENTRU PROPAGANDA,
ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Anul II, No. 12 **Decembrie 1933**

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice.



LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ
1934

CUPRINSUL:

Incă un an . . . . . Redacţia
Deblocarea Dunării de ghiaţă . . de C. Amiral P. Bărbuneanu
Puterea Navală a României . . Lt. C=dor Const. Ştefănescu
Salvarea naufragiaţilor . . . . Cpt. C-dor (R) Emil Oprişanu
Contribuţia marinei în luptele terestre . de Căp. Sandovici C.
Memoriu de război şi revoluţie . . . . Cpt. (R) Zagoreanski K.
Păreri asupra vieţii marinăreşti . . . . . Albatros
Dramele Mării . . . . . de Herbert Willson
O zi la insula şerpilor . . . . . Christofor-Dan Samsonic

Cronica: Veterani ai mărilor în activitate de serviciu, Activitatea Societăţei Germane pentru Salvarea naufragiaţilor în anul 1932, Cel mai mare remorcher din lume, Un nou sistem de „înfinerire" al vaselor, Propulsorul Voith-Schneider, Un record mondial, Proest de convenţiune asupra responsabilităţilor în caz de abordaj, Cronica sportivă, Un raid românesc pe Dunăre.

Informaţii — Noutăţi, Din străinătate, Din ţară, Recenzii, Reviste primite, Bibliografie, Redacţionale, Înştiinţări, etc.

TABLA DE MATERII PE ANUL 1933

Ilustraţia de pe coperta noastră reprezintă ilustraţia calendarului de perete pe anul 1934

Redactorul: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)
Secretarul: Lt. MIRCEA THEOHARI
Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 800
Pentru şcoli, căzărmi . . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . „ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării . . . . . „ 150
Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc de drept revista, în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei.

La cel puţin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.
Pentru străinătate preţul dublu.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române Str. Academiei 23, etaj III
Telefon 349/08
BUCUREŞTI

TINERET!

Dacă înnotul şi canotajul sunt cele mai sănătoase sporturi de vară, iarna

PATINAJUL

este cel mai minunat

Profitaţi de MARILE REDUCERI de care se bucură membrii Ligi Navale Române la

PARCUL OTELEŞEANU

PERFECT AMENAJAT CU GHIAŢA NETEDA, CAMERE INCALZITE ŞI BUFET EXCELENT

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% „ 50% „ „
N. F. R.: 25% „ 50% „ „

PATINAJ

PATINAJUL OTETELEŞEANU: 28 lei intrarea generală
reducere 10% la abonamente trimestriale (1800)
14% la abonamente lunare (600 lei).

BASINURI ŞI LACURI

CIŞMIGIU, 25% pentru bărci

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand*: 10%
UNION *Str. Ar. Briand, 6*, 10%.

RESTAURANTE, BERĂRII

MONTE CARLO Cişmigiu 15%
RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%
HALA DE BERE N. POPIŞTEANU, *Poincare 30*, 10%

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25*, 10%

FARMACII

FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5* 5% specialităţi, 25% reţete medic

MATERIALE ELECTRICE

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%

CROITORI

H. AUSLÄNDER *Regală 14*, 10%

MAGAZINE

„PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, 10%
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdnn, 41*, 5%

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8*, 10%

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol, 9*: reducere 20%.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU. *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare*: reducere 10%
SOCEC *Str. Carol*: 15% la orice articol afară de cărţi franceze.
RADIO ELECRICA T. CURCUROPOL *Carol 101*: 15%
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6.* 20% la reţete şi 5% la specialităţi
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9.*; reducere 10%.

IAŞI

HOTELURI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramlău şi C. Apostolide
Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3 20%

Membrii trebue să prezinte carnetele vizate pe 1933. — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N. R.

(Continuare pe verso)

Cel mai frumos cadou

pe care membrii Ligei îl pot face rudelor şi prietenilor este CALENDARUL L. N. R. editat în 5 culori, pe 1934. Compoziţia artistică a maestrului Bordonache Aurel simbolizeaza năzuinţele Ligei Navale şi ale neamului.

Preţul 30 lei

Obligațiile

ori cărui membru al L. N. R.:

A plăti cotizaţia la timp, așa cum primește și revista
A infiltra şi altora dragostea pentru mare,
A mai aduce cel puţin un nou membru pe an, completând buletinul de mai jos.

BULETIN DE ADESIUNE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ (STR. ACADEMIEI 23, Etaj III)

Numele şi Pronumele .....

.....

Profesiunea .....

adresa { *str.* ..... / *localitatea* .....

Cotizaţia .....

Semnătura, ...

COTIZAȚIA ANUALĂ

280 lei membrii majori
140 lei membrii minori, subofițeri, funcționarii inferiori, studenții.

Fiecare membru primește
GRATUIT
revista *„România Maritimă şi Fluvială“* şi se bucură de avantajele de pe verso.

SEDIUL LIGEI NAVALE ROMÂNE STRADA ACADEMIEI 23, ETAJ III

TELEFON 3-49-08

BUCUREŞTI

INCĂ UN AN

Cu acest număr revista pusă în slujba propagandei pentru înfăptuirea ţelurilor Ligei Navale Române încheie al doilea an de existenţă. Cercetând jurnalul de bord, găsim o pagină neagră, datorită pierderei celui care a întemeiat-o şi a condus-o cu un devotament fără seamăn, care i-a grăbit prematurul sfârşit, — a lui Jean Bart.

Cercetând drumul urmat de el şi de la el, drum oglindit în tabla de materii, se poate vedea cum şi cât s'a lucrat pentru propagandă : nu atât de multe articole technice, cât cronică şi propagandă, una pentru a ţine la curent pe membrii Ligei cu toate noutăţile din lume, cealaltă pentru a întreţine flacăra dragostei şi interesul pentru tot ce este în legătură cu apa.

Am fi dorit să publicăm un supliment cu articole care ar fi interesat pe ofiţerii din activitate şi rezervă, dar din lipsa de fonduri nu am putut satisface această dorinţa legitimă a camarazilor, mulţumindu-ne doar cu propaganda în lumea nemarinărească.

Numărul crescând al abonaţilor-membri dovedeşte că suntem pe drumul cel bun, l-am putut ţine însă, — şi nu avem cuvinte să le mulţumim, — graţie pedeoparte câtorva colaboratori bătrâni şi tineri care ne-au onorat cu interesante articole, pe de alta autorităţilor, — Regia autonomă P. C. A., Ministerul Instrucţiunei, al Armatei, al Finanţelor şi Interne, — care înţelegând rolul L. N. R. în educaţia neamului, nu au refuzat nici odată sprijinul solicitat.

Graţie propagandei, ziua de 25 Iunie a fost consacrată ca ZI A APELOR şi sărbătorită în toate localităţile cu un rîuşor sau baltă în vecinătate ; cu toată criza, serbările dela 15 August şi chetele au depăşit suma de 180.000 lei ; tânăra secţie nautică „L. N. R." a obţinut 11 campionate de înnot din 29 ; s'a înjghebat de tineretul universitar o secţie de propagandă „Comandor Eugen Botez" a cărei activitate se va manifesta în curând ; cercetaşii marinari, pe lângă concursul dat la 25 Iunie şi 15 August, au repurtat un triumfal succes la jamboreia internaţională dela Godolo, în special echipajul „Bega" dela Temişoara, care a mers cu şalupa proprie dela Temişoara la Buda Pesta şi înapoi.

Un alt efect al propagandei a fost admirabilul gest al cetăţenilor din Alba Iulia, care au dăruit navei cu acelaşi nume un pavilion de onoare cu stema oraşului, dar încredinţat cu un deosebit fast la Constanţa de o numeroasă şi aleasă delegaţie.

Numele L. N. R. a trecut şi graniţa. La serbările Mării dela 29 Iunie din Polonia ea a fost invitată şi reprezentată prin doi delegaţi. Iar Liga Navală Belgiană ne-a cerut date asupra desvoltării marinei noastre, spre a fi folosite la conferinţele de propagandă ale preşedintelui ei.

L. N. R. a dat la iveală în cursul anului, pe lângă obişnuitul calendar, şi a două publicaţiuni : „Cartea Dunării" de regretatul Jean Bart, aproape epuisată şi „Cântec de Mare", versuri de Lt.-Comandor Cristescu (Ion Plutaşu). Sub presă s'a pus romanul de aventuri „Insula Piraţilor" de cunoscutul scriitor Stevenson, tradus de şi mai cunoscuta scriitoare Isabela Sadoveanu.

Pentru viitor revista îşi propune :

1) a deveni şi mai folositoare iubitorilor mării, publicând un roman de aventuri marinăreşti reale, o antologie marinărească şi pagini de iniţiere.

2) Concursuri de modele pe regiuni şi pe ţară, regate de modele cu pânze, care se vor adresa în special tineretului.

3) Concursuri cu subiecte marinăreşti printre şcolari şi studenţi, aşa cum se face chiar la vecinii noştri Bulgari, a căror Morski Zgovor (Liga Mării) e foarte înfloritoare.

Incheiem rugând încă odată pe membrii ofiţeri activi şi rezervişti, în interesul Marinei, a da mai mult de cât a cere, deşi au tot dreptul să şi pretindă. Ca atare pe de o parte să ne ierte dacă în paginele revistei nu prea găsesc articole technice, pe de alta să-şi răscolească amintirile, să-şi cerceteze bagajele cu lucruri atât de interesante şi să ni le trimită spre a le răspândi şi face cunoscute tuturor care tremură de dragul, dorul şi grija noastră ori de câte ori viscoleşte sau se anunţă la radio şi jurnale că furtuna bântue mările.

Ajutaţi revista să fie cât mai bogată în pilde vii de viaţă marinărească românească, ajutaţi-o să-şi îndeplinească menirea.

Cu nădejdea că apelul nostru va avea răsunet, urăm tuturor membrilor Ligei Navale Române „drumuri fără ceaţă pe a vieţii mare".

REDACŢIA

Liga Navală nu are de scop să facă vapoare, ci să arate tuturur importanţa mării şi a Dunării pentru propăşirea neamului nostru. L. N. R.

Deblocarea Dunării de Ghiaţă

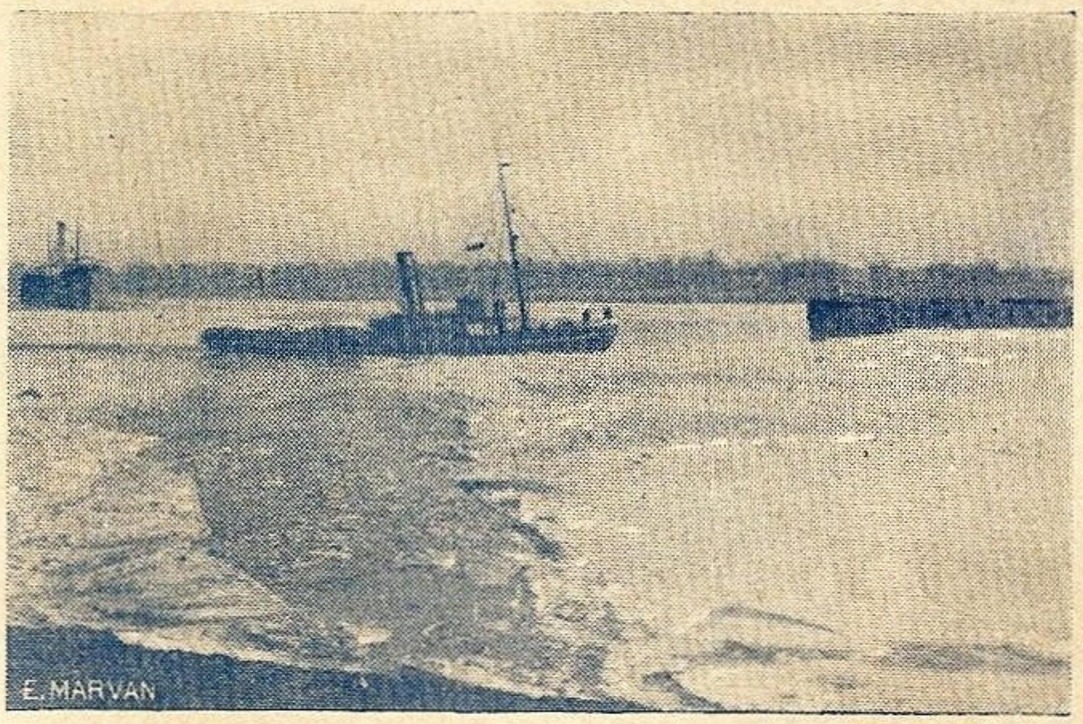
de C. Amiral Petre Bărbuneanu

Marea, cale navigabilă a Dunărei, este sustrasă circulaţiei 2—3 luni pe an din cauza îngheţului sau aşteptărei fenomenului acesta, când întregul trafic este suspendat complect, fapt ce cauzează mari pagube economiei naţionale în special pe Dunărea de jos, când activitatea porturilor lâncezeşte complect.

Ingheţul Dunărei nu se produce în toţi anii şi atunci când el are loc, nu cade în aceiaş perioadă a iernii.

Sunt multe cauzele, care fac ca îngheţul să varieze dela an la an. Ca să îngheţe Dunărea, temperatura aerului trebue să se menţină câteva zile cel puţin la 10 grade sub zero, în care timp pierderea căldurii la suprafaţă apei se face repede. Un vânt rece accelerează răcirea apei până la o mică adâncime prin amestecul moleculelor şi transportul temperaturei dela suprafaţă la straturile calde de desubt.

Odată temperatura apei scăzută la 0^0, ghiaţa se produce, cu condiţia însă ca suprafaţa apei să nu fie agitată de vânt şi de curent prea tare, care împiedică formarea şi unirea cristalelor de



Spărgătorul de ghiaţă „Mântuirea" la lucru

ghiaţă. Pe Dunărea de sus, unde curentul întrece viteza de 6 Klm. pe oră, ghiaţa se formează numai în iernele extrem de friguroase; asemenea cazuri rare de îngheţuri se întâmplă şi pe Dunărea de jos, când apele sunt foarte mult crescute şi prin urmare curentul are viteză mare. Din contră, când apele sunt scăzute, atunci îngheţul are loc repede.

Aşa dar, Dunărea are să îngheţe cu atât mai repede cu cât frigul va fi mai intens, cu cât suprafaţa ei va fi mai liniştită şi cu cât nivelul apei va fi mai scăzut.

Pe un lac ghiaţa se formează compactă pe toată întinderea suprafeţei sale, pe când pe Dunăre, din cauza mişcărei apei produsă de curent — presupunând linişte complectă în atmosferă — se produc straturi subţiri de ghiaţă izolată, care apoi se îngroaşe şi sunt purtate de curentul apei sub formă de sloiuri. Dacă frigul intens se menţine, aceste sloiuri în scurgerea lor se unesc, formează altele mai mari şi apoi se prind toate între ele pe toată întinderea Dunării, când încetează mişcarea lor. După aceasta, ghiaţa continuă să se îngroaşe în jos prin adăugirea la partea inferioară a ei a altor cristale formate pe măsura răcirii straturilor de apă la zero grade.

Oricât ar fi însă temperatura de scăzută şi oricât s'ar menţine frigul, grosimea gheţei nu trece de 40 cm., din cauză că apa de sub ghiaţă este protejată contra pierderii căldurii şi afară de aceasta, are şi o densitate mai mare. Or, se ştie că prin răcire apa devine mai densă până la o anumită temperatură, de unde apoi densitatea ei iar scade. Moleculele cu densitatea mai mare cad în jos. La temperatura de + 4^0C, apa dulce are densitatea cea mai mare şi aceasta este cauza principală că lacurile nu pot să îngheţe până la fund. La o apă curgătoare îngroşarea gheţii mai este împiedicată şi de eroziunea curentului asupra părţii sale de desubt.

Ghiaţa Dunării este verzue, limpede, fragilă, foarte tare şi periculoasă chiar pentru năvile mari. Observată la microscop sau cu lupa, se pot distinge în ea cristale în formă de lamele perpendiculare la suprafaţa apei. Ghiaţa de apă dulce are densitatea 0,917 şi ca atare plutește la suprafaţă. Prin urmare, dacă înălţimea unui sloi de ghiaţă deasupra apei ar fi 3 cm., atunci grosimea lui totală este de 27 cm.

Când sloiurile nu s'au prins unele de altele ca să formeze un strat compact pe toată întinderea Dunării, atunci ele pot să se oprească la coturi sau pe bancuri de nisip şi să se suprapună unele peste altele dând naştere la *baraje sau zăpoare*. Această îngrămădire de ghiaţă în anumite regiuni ale fluviului împiedică curentul în mersul său normal şi face să crească nivelul apei şi chiar să debordeze peste maluri, când cota apei este mult deasupra etiajului, producând inundaţii chiar catastrofale. Un fenomen caracteristic de baraje se produce în împrejurări specifice la gurile braţului Chilia, unde numeroasele canaluri de eşire la mare au adâncimea mică şi îngrămădirea sloiurilor de ghiaţă este favorizată de vânturile dinspre mare, care împiedecă scurgerea sloiurilor spre larg.

Un caz extraordinar de rar de formaţiuni de baraje la gurile braţului Chilia s'a întâmplat în iarna anului 1931 provocat de îngheţarea Mării Negre, peste care se întinsese un anti-ciclon, scoborând temperatura mai jos ca în lunca Dunării. Nivelul fluviului fiind foarte crescut şi curentul repede, sloiurile nu se prinseseră pe Dunărea de jos şi în scurgerea lor erau oprite de ghiaţa mării de a eşi la larg. In felul acesta s'au format baraje, care au înălţat nivelul Dunării aşa de mult, că orăşelul Vâlcov a fost inundat.

Pentru a înlătura această catastrofă s'a preconizat distrugerea zăpoarelor de ghiaţă cu explozibil. Toate eforturile întreprinse au rămas şi trebuiau să rămână fără rezultat, de oarece era peste puterile omeneşti ca ghiaţa, care se întindea pe zeci de mile dela coastă, să fie îndepărtată dela gurile fluviului, când vânturile dela mare se opuneau la o operaţie de aşa natură. Deblocarea s'a produs numai prin fenomenul natural al topirei gheţii din mare şi împingerea ei la larg de vânturile schimbate dinspre uscat, la care a contribuit şi împingerea enormei cantităţi de apă adunată în zăpoare, rupându-le şi deschizând calea scurgerii gheţii în largul mării.

In iarna anului 1932, pentru a preveni o catastrofă ca aceea din anul precedent, s'au luat măsuri din vreme ca să se deblocheze canalurile Stari-Stambul şi Oceacof. Atunci însă ghiaţa se prezenta sub altă formă, adică în mod normal Dunărea era îngheţată, pe când marea era liberă de ghiaţă. Deşi într'un asemenea caz nu era de prevăzut o inundare a Vâlcovului totuşi ca măsură de precauţiune Divizia de Dunăre a întreprins operaţiunea liberărei canalurilor principale, mai înainte ca ghiaţa dela deal să se rupă şi să pornească la vale. Mai multe echipe de oameni conduse de ofiţeri de marină a procedat la spargerea gheţei cu explozibil, consumând câteva tone de fulmicoton în valoare de peste un milion lei, reuşind însă cu mari eforturi să deblocheze braţele Stari-Stambul şi Oceakof.

Tot în acest scop drăgile C. E. D. au contribuit într'o largă măsură, dar cu oarecare avarii, la spargerea gheţei pe braţul Sulina

până la Tulcea, pe când alte echipe de mineri şi pionieri au lucrat la deblocarea între Tulcea şi Ceatal şi pe braţul Chilia între Ismail şi Ceatal, unde începuseră a se forma zăpoare. S'a constatat cu această ocazie, că zăpoarele — odată formate — nu se mai pot distruge cu explozibil, din cauză că ghiaţa sfărâmată umple la loc imediat breşa formată.

In iarna anului trecut, Dunărea fiind foarte scăzută şi curentul fiind foarte slab, a îngheţat repede între 10 şi 12 Ianuarie şi pe toată întinderea dela gurile ei până mai sus de Silistra fără să se mai dea timp sloiurilor să curgă la vale, şi să producă zăpoare.

Deşi cazul tip al acestui îngheţ excludea dela început inundaţiile prin formaţiuni de baraje la gurile Dunării, marea fiind liberă de ghiaţă, totuşi ca precauţiuni, s'au luat măsuri din vreme pentru deblocarea canalurilor de eşire la mare. Pentru aceasta s'a preconizat de Divizia de Dunăre un sistem mai rapid, mai eficace şi mai puţin constisitor prin angajarea remorcherului — spărgător de ghiaţă — „Mântuirea" al S. R. D., concomitent cu întrebuinţarea de explozibil în regiunile unde remorcherul nu ar fi putut pătrunde.

După ce „Mântuirea" care se găsea la Tulcea, a făcut drumul prin ghiaţă până la Brăila pentru complectarea combustibilului, a sosit la Galaţi la 18 Februarie. De aici a plecat la Vâlcov cu echipa de mineri sub conducerea unui ofiţer, unde a ajuns în seara zilei de 19 Februarie, cu toate că ghiaţa avea grosimea între 30 şi 35 centimetri.

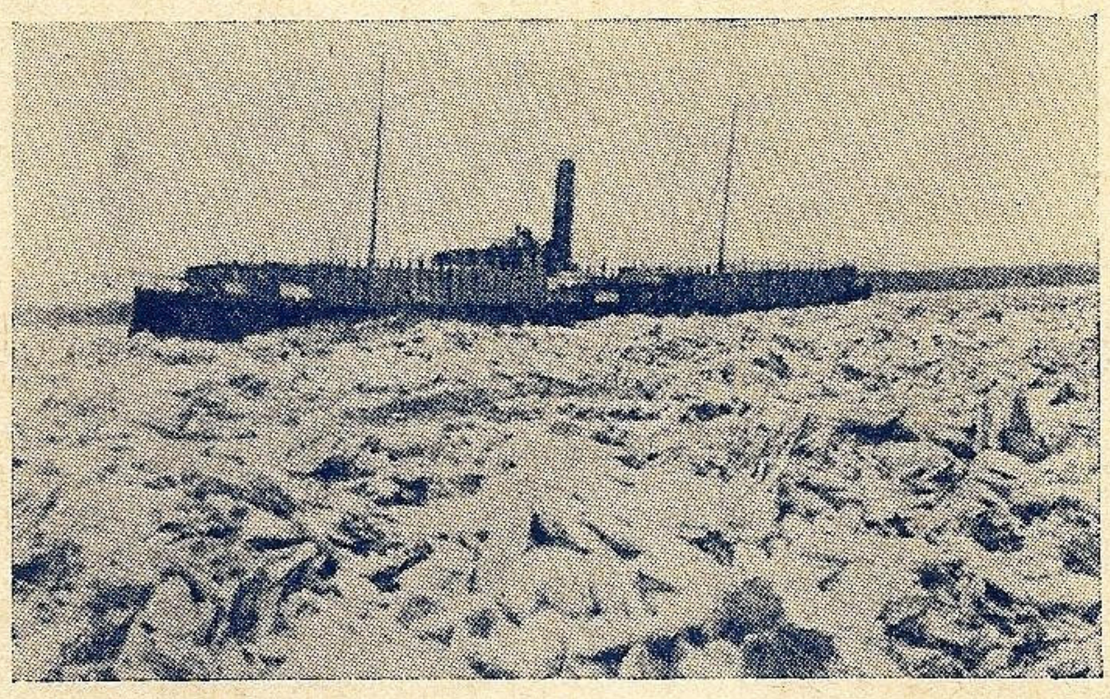
Aci s'a procedat imediat cu „Mântuirea" la spargerea gheţei la vale de Vâlcov pe braţele Stari-Stambul şi Oceakof, parcurgând câte patru drumuri pe fiecare. In primele 3 zile ambele braţe au fost liberate de ghiaţă şi s'a continuat operaţia la deal până la Periprava, când „Mântuirea" a suferit o avarie prin ruperea axului Tbd., datorită nu gheţei ci torsiunii materialului. S'a procedat apoi mai departe spargerea blocurilor de ghiaţă cu explozibil, reuşind astfel a debloca atât gurile Dunării cât şi o porţiune de câţiva chilometri la deal de Vâlcov. Apele fiind în creştere, ghiaţa a început a se rupe şi găsind gurile Dunării libere, a putut să-şi continue drumul în mare fără nici o piedică.

Operaţia aceasta nu a costat decât 300.000 lei şi a fost cea mai eficace din cele întrebuinţate până acum.

Din cele expuse mai sus se vede că mijlocul cel mai eficace şi cel mai eftin pentru deblocarea gurilor Dunării de ghiaţă este întrebuinţarea spărgătoarelor de ghiaţă.

Ideea acestei operaţii apare în mod hotărâtor în iarna anului 1931 pentru înlăturarea tragicului eveniment al inundării oraşelului Vâlcov şi de atunci în fiecare an s'a pus şi se va pune chestiunea împiedicării apariţiei fenomenului catastrofal. Deşi asemenea cazuri nu se vor produce decât la epoci foarte îndepărtate, totuşi misterioasa natură ne-a învăţat cum să ne apărăm contra unor eventuale forţe destructive ale ei, dacă ne vom înarma din vreme cu mijloacele necesare.

Dar, afară de prevenirea inundaţiilor prin formaţiuni de baraje de ghiaţă, chestiunea liberii navigaţiuni pe Dunărea de jos în timp

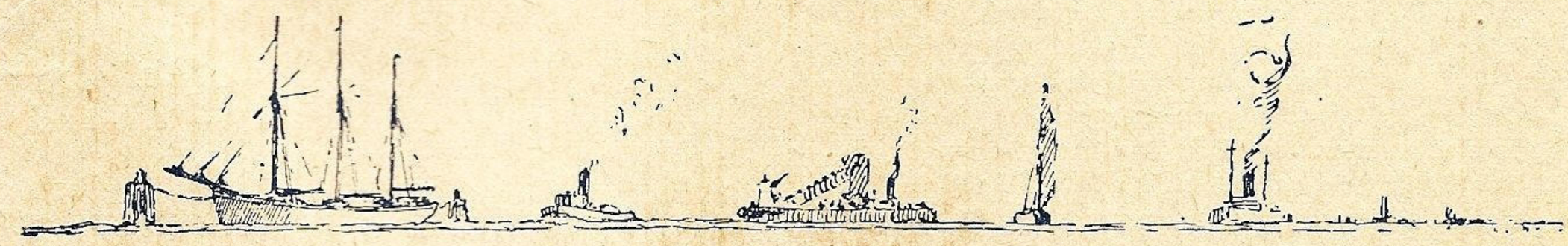


Vas de mare prins de gheţuri în Dunăre.

de iarnă trebue să ne preocupe în cel mai înalt grad. De când viaţa economică a luat o mare desvoltare pe Dunărea de jos prin deschiderea canalului Sulina, transformând porturile fluviale din această parte în porturi martime, s'a simţit nevoie menţinerii navigaţiunii şi în timpul iernii până la Brăila.

Dacă s'ar face un calcul de pagubele ce le suferă economia naţională şi Comisia Europeană Dunăreană din lipsa tranzacţiilor comerciale şi a transporturilor de orice natură ale Statului şi particularilor, s'ar vedea că aceste pierderi întrec cu mult costul a două spărgătoare de ghiaţă, cu care s'ar menţine liberă navigaţia în orice timp al iernii şi la a căror achiziţie ar trebui să concure statul şi C. E. D.

C. Amiral P. BĂRBUNEANU



PUTEREA NAVALĂ A ROMÂNIEI

— Părerile unei competinţe străine asupra celor ce trebue să facem noi. —

Scriitorul politic german Manfred Sell, *unul din cei mai profunzi cunoscători ai problemelor internaţionale şi de politică navală, a publicat în* „Marine Rundschau" *un articol asupra „Puterei Navale a României", în care analizează situaţiunea noastră politică şi strategică scoţând în evidenţă rolul excepţional de important al puterei maritime şi fluviale româneşti. Conţinutul acestui articol, pe care îl publicăm mai jos, foarte puţin rezumat, considerăm de un deosebit interes a fi cunoscut de opinia noastră publică, de oarece la noi, această problemă atât de vitală pentru soarta ţărei româneşti este ignorată de cei mai mulţi din conducătorii politicei noastre, iar restul o cunosc doar superficial şi o nesocotesc. Trebuie să vină un străin să ne deschidă ochii, un fost duşman chiar. Dar cu atât mai mult expunerea aceasta — competentă — merită a fi luată în considerare. O analiză rece de specialist, preocupat numai de elementele reale ale problemei.*

Recenta vizită la Constanţa şi la Galaţi a escadrei engleze de sigur că va fi fost un prilej mai mult pentru cercurile noastre marinăreşti de a atrage atenţiunea guvernanţilor noştri asupra necesităţei înarmărei navale a României. Ne îndoim însă că vor fi fost înţeleşi. Şi totuşi nu trebue să desperăm. Să ne folosim de un nou prilej — evenimentele externe în curs — pentru a releva iarăşi această vitală necesitate. Articolul din „Marine Rundschau" *devine astăzi de o acută actualitate şi va lumina poate pe cei care trebue să înţeleagă. Dăm deci cuvântul scriitorului* Manfred Sell:

*

Fără a putea fi socotită ca un element care să conteze în mod

activ în istoria mondială, mai mult chiar, fără a fi avut decât o parte cu totul secundară în crearea statului român, puterea navală română, deşi mijloacele de care dispune sunt foarte modeste, exercită totuşi o influenţă remarcabilă şi permanentă asupra situaţiei la Marea Neagră datorită poziţiei geografice extrem de importantă. Această situaţie obligă România a da o deosebită atenţiune înarmărei sale maritime.

*

Desvoltarea României Mari ca putere maritimă nu poate fi înţeleasă fără o examinare a împrejurărilor istorice interesând formarea statului român.

Extrem de interesantă este deviza *„prin noi înşine"*, explicabilă prin aceea că România şi-a atins pe deplin şi peste aşteptări ţelurile naţionale, reunind în graniţele sale toate regiunile de colonizare româneşti închegate în Europa. Această reunire n'a fost însă realizată prin forţă şi nici cu acea indiscutabilă desăvârşire care este idealul oricărui stat naţional: România cuprinde astăzi în graniţele sale un număr mare de naţionalităţi străine, aşa în cât, realizarea propriului său ţel naţional a creat antagonisme înverşunate cu alte ţări vecine a căror voinţă naţională nu poate admite aceeaşi soluţionare.

*

Tratatele de pace au acordat României provinciile mărginaşe disputate, satisfăcând astfel programul său naţional, iar conducătorii săi au înzestrat-o cu o organizaţie militară foarte remarcabilă. Este totuşi problematic, mai întâi dacă această organizaţie poate fi suportată de forţa şi resursele ţărei şi apoi dacă ea va fi capabilă, la momentul dat, să rezolve problemele ce îi vor fi puse. Căci evenimentele din 1919 au creat României duşmani puternici şi au pus-o într'o mare măsură în dependenţă de bună-voinţa unor aliaţi atotputernici, dar foarte îndepărtaţi.

Importanţa problemelor reese din conformatia sa geografică. Ţările cu frontiere terestre foarte lungi şi cu mulţi vecini, pot trage din această situaţie avantagii considerabile din punct de vedere economic şi cultural, dar se găsesc în totdeauna în dezavantaj din punct de vedere politic faţă de acele ţări ale căror frontiere maritime foarte întinse constitue o acoperire militară naturală şi îngădue în acelaş timp o liberă desvoltare a aspiraţiunilor de politică mondială. România, din acest punct de vedere, se poate compara cu Germania, ba chiar se află în condiţiuni şi mai rele: faţă de o frontieră maritimă foarte scurtă (abia 500 km.), România are frontiere terestre (şi fluviale) foarte întinse (1200 km. terestre şi 17000 km. fluviale), cu şase ţări vecine, care, din punct de vedere al atitudinei lor politice, se impart destul de făţiş în două grupuri: unul vrăjmaş (Rusia, Bulgaria, Ungaria), altul prieten (Polonia, Cehoslovacia, Jugoslavia). Frontiere foarte scurte despart România de vecinii prieteni, frontiere foarte lungi o despart de vecinii vrăimaşi.

*

Frontiera maritimă a României fiind abia o şeptime din lungimea totală a frontierelor sale, apărarea naţională se va rezema firește în primul rând pe umerii armatei, care, pentru aceasta este foarte mult ajutată de o reţea de drumuri şi căi ferate care radiază din centrele importante ale ţărei (Bucureşti-Ploeşti-Galaţi-Brăila). De asemeni, linia fluvială interioară Dunăre-Marea Neagră poate fi considerată ca o importantă uşurare strategică.

Faţă însă de pericolul uriaş al unui atac pe trei lungi frontiere, dintre care una o separă de o putere mondială de multe ori superioară, posibilităţile de apărare ale României sunt cu totul problematice. Şi nici alianţele cu prietenii vecini nu oferă suficiente garanţii, de oarece aceşti vecini foarte probabil că vor fi la fel de angajaţi pe alte fronturi şi afară de aceasta ei nu sunt legaţi pe viaţă şi pe moarte de soarta României.

*

Situaţiunea maritimă a României nu este nefavorabilă numai din cauza redusei întinderi a coastei. Desvoltarea importanţei maritime româneşti este mai ales stânjenită prin forma Mărei Negre: Mare interioară, având spre Mediterana o singură eşire (sugrumată în două puncte până a deveni un canal) la 350 km. distanţă de Constanţa, şi apoi trebuind încă a parcurge întreaga Mediterană înainte de a ajunge la oceanul liber.

România nu este în stare să reziste cu propriile ei forţe ataculni tuturor inamicilor înconjurători şi mai ales Rusiei. Tot atât de puţin poate îndepărta dezastrul pe cale diplomatică, (căutând a împiedeca coalizarea adversarilor săi, care deşi nu este convenită prin tratate, este totuşi foarte probabilă din cauza comunităţei de interese), fiindcă astfel de neînţelegeri nu s'ar putea transa decât numai prin sacrificii din partea României, pe care aceasta, cu greu le-ar putea admite. Astfel, ea va trebui să se bizue numai pe ajutorul puterilor din Apus, foştii ei aliaţi din războiul mondial, care în 1918 cu intenţiune şi cu calcul au recompensat-o.

Două mari linii de transporturi fac legătura cu aliaţii din Apus: *Dunărea* şi *Strâmtorile*. Drumul fluvial îl închide Bulgaria şi Ungaria. Cu toate că aceste ţări sunt separate şi aproape dezarmate, totuşi închiderea poate fi destul de eficace pentru ca aprovizionarea neîntreruptă a României să nu fie asigurată pe acest drum. Este de relevat că cursul Dunărei reprezintă o unitate de transporturi care determină acele tendinţe de grupare politică ce au constituit îndreptăţirea geografică a Imperiului Habsburgic. Chiar şi acum, după prăbuşirea acestuia, tendinţele de grupare continuă a trăi, exprimându-se în ideea confederaţiei dunărene şi a micei antante. România însă, prin antagonismele ei cu Ungurii şi cu Bulgarii. cauzate de realizarea programului său naţional, este principala piedică în calea acestor tendinţe, deşi ea îşi anihilează astfel propriile ei posibilităţi de realizare a acelui obiect atât de necesar: *Siguranţa drumului Dunărei.*

S'ar putea imagina un drum înlocuitor Dunăre-Adriatica prin Jugoslavia, dar şi eşirea acestuia din Adriatica este stăpânită de Italia. Mai spre Sud, tot prin Jugoslavia, poarta spre Egee (Salonic) este închisă de Grecia.

Drumul Strâmtorilor, ca a doua linie vitală a României, este tot atât de nesigur. In primul rând Rusia. Din Crimeea ea domină din punct de vedere strategic întreaga suprafaţă a Mărei Negre, deci şi liniile de comunicaţie româneşti (Sulina-Odessa circa 150 km.. Sulina-Sevastopol circa 300 km.), găsind tot de odată spre Sud puncte de reazim în porturile bulgăreşti. La strâmtori stă de gardă Turcia, astăzi prietenă a Rusiei şi legată de aceasta prin tratate. Chiar dacă Bosforul şi Dardanelele sunt „dezarmate" şi „internaţionalizate", problema strâmtorilor, din punct de vedere strategic, nu va fi soluţionată totuşi de cât numai din hinterlandul turcesc din Asia Mică. Iar dincolo de obstacolul strâmtorilor mai vin şi insulele greceşti din Egeea. Bine înţeles. Grecia va fi în mâna şi de partea acelei puteri care în momentul respectiv va dicta în Estul Mediteranean, iar cu aceasta se ridică problema vitală românească: Care dintre concurenţii la stăpânirea Mediteranei trebue să fie aliatul României?

*

A-ţi angaja aliaţi şi a-i păstra interesaţi, necesită o proprie capacitate de alianţă. Această calitate însă România o îndeplineşte numai într'o măsură limitată, de oarece ea este fixată pe o anumită

Fără mare nu poţi să profiţi de pace şi nici să susţii un răsboi (Richelieu)

linie politică şi are nevoe de ajutor. Este drept că România, în afară de remarcabila ei putere militară poate oferi şi din punct de vedere economic contra-servicii importante. Dar întotdeauna a fost o întrebare, dacă bogăţia economică, atunci când nu poate fi apărată cu forţe proprii, nu este mai de grabă un pericol pentru independenţa unui stat. Şi la această întrebare, în cazul României, se poate răspunde afirmativ. De sigur, pentru moment, pericolul acesta este oarecum limitat şi suportabil, datorită faptului că inamicii României nu sunt uniţi între ei şi aceasta lasă politicei româneşti oarecare libertate de acţiune. Nu mai puţin însă situaţia rămâne destul de dificilă.

Economia României se bazează pe supra-producţia de alimente şi materii prime. Pe de altă parte, ea necesită o continuă alimentare cu capital pentru valorificarea acestora cât şi a produselor industriei.

Patru feluri de produse prime formează baza exportului României (1928)*: Cereale, 14 miliarde lei ; petrol, 10 miliarde ; lemne, 6 miliarde ; vite, 4 miliarde. Din recolta ei, de abia jumătate serveşte la alimentarea propriei populaţii. In producţia de petrol (1929), România, cu 2,7% din totalul mondial (=4,5 milioane tone), stă în rândul al 6-lea printre ţările producătoare. (Statele-Unite cu 65%, Rusia cu 10%). Faţă de Rusia, concurentul ei cel mai înverşunat, România are avantajul că poate pune pe piaţa mondială cea mai mare parte din producţia sa. Rusia, cu un consum propriu relativ mult mai ridicat, reuşeşte a arunca pe piaţă cantităţi mari doar graţie unei activări considerabile a producţiei sau prin îngrădirea consumului propriu.

Comerţul românesc de cereale este controlat în cea mai mare măsură de capitalul străin, în special de cel englezesc. De asemeni în economia petroliferă, unde în deosebi se reflectează importanţa politică a puterilor maritime. Finanţa engleză (olandeză) şi franceză este în primul plan, apoi într'o măsură mai redusă finanţa nord-americană, şi în sfârşit finanţa italiană cu abia 1%. Incercarea României de a naţionaliza exploatarea petrolului nu a reuşit decât parţial, pentru că greutăţile ei economice şi financiare, datorite mai ales extraordinarelor cheltueli de înarmare, o constrânge la o permanentă dependenţă de finanţa engleză şi franceză.

*

Cu toate bogăţiile sale economice, România nu se poate susţine cu propria ei forţă. Intre puterile apărătoare de care ea depinde, dar care sunt separate prin antagonisme politice, România trebue să aleagă. La această alegere, va fi decisivă atitudinea puterilor maritime în chestia strâmtorilor şi a Mării Negre, şi mai ales atitudinea lor faţă de Rusia bolşevică. Prin aceasta, iese în evidenţă *rolul României în Orient de belier* al puterei maritime în lupta tradiţională cu puterea terestră.

ANGLIA tratează chestiunea românească în cadrul politicei sale de putere mondială. Ca ţară a industriei, a navigaţiei, a comerţului, a marei finanţe, Anglia este cu totul dependentă de pieţele transmarine pentru alimente şi materii prime. Ca atare, pentru ea, România joacă un rol important, de oarece reprezintă o posibilitate în plus care se adaogă la toate cele pe care le reprezintă coloniile sale. Căci cu cât sunt mai diferite aceste pieţe de aprovizionare şi de debuşeu, precum şi de învestire pentru capitalul englezesc, cu atât mai mare va fi siguranţa de care se va bucura această ţară insulară. Un al doilea rol pe care România îl mai poate juca în politica engleză, ar fi acela de „spadă continentală" a puterei maritime contra permanentelor convulsiuni din Europa Estică şi din Asia Mică ce ameninţă coastele mărei.

FRANŢA, care din punct de vedere economic depinde mult mai puţin de pieţele transmarine de alimente şi de materii prime, este interesată totuşi pentru aprovizionarea sa cu petrol, din care cauză ea trebue să acorde o foarte mare importanţă politică participărei sale la terenurile româneşti. Mai hotărâtor contează poate opoziţia Franţei faţă de Rusia sovietică şi în acelaş timp interesul ei de a concentra toate forţele în spatele presupusului adversar german. Rusia a căzut. Polonia a fost ridicată pe scut. Intre Polonia şi România se stabilesc legături de apărare comună contra revanşei ruseşti. Aceasta, în strânsă cooperare cu Franţa, care totuşi nu se sfieşte a căuta şi favoarea rusească. Dela Marea Baltică până la Marea Neagră se întinde frontiera polono-română, elaborată din punct de vedere militar de către experţii francezi contra pericolului rusesc. In ce priveşte România, Franţa ştie întotdeaun să învăluiască într'o lumină atrăgătoare împrumuturile şi ajutorul său militar, subliniind înrudirea „naţiunilor surori latine" a Francezilor şi a Românilor. Franţa, ca primă putere militară a Europei, influenţează politica românească cel puţin tot atât de decisiv ca şi Anglia ca primă putere maritimă şi financiară.

ITALIA, pe lângă cele două mari puteri mondiale, rămâne cu mult mai în urmă. Aci se ridică chestiunea capacităţei de alianţă a Italiei : Supra-populaţie, lipsă de alimente şi de materii prime, necesitatea de a câştiga pieţe de aprovizionare şi de debuşeu şi de a le asigura pentru cazul celor mai grave eventualităţi. Spre Nord sau spre Nord-Est peste Alpi, chestiunea nu poate fi rezolvată, căci într'acolo se află zona de viaţă germană cu aceleaşi griji ale supra-abundenţei de oameni şi cu o nesatisfăcută nevoe de materii prime. Spre Vest şi spre Sud, Franţa şi Anglia închid drumul speranţelor italiene. Doar spre Est, spre strâmtori şi în Marea Neagră, duc drumuri spre pieţele indispensabile, spre România şi Rusia. Va fi tema vitală a politicei italiene de a asigura aceste legături, iar puterea maritimă italiană devine purtătoarea acestor două ţeluri. Dar drumul spre pieţele româneşti şi ruseşti merge prin strâmtori, care nu vor putea fi forţate în contra voinţei Turciei, după cum s'a văzut şi în războiul mondial.

Relaţiunile italo-române pot fi privite din punct de vedere istoric şi din punct de vedere real politic. Istoric, ca urmare a alianţei din războiul mondial, s'a desvoltat o prietenie între aceste două ţări care din punct de vedere economic se pot bine complecta. Dar Italia nu poate să se ridice contra influeţelor engleză şi franceză de pe piaţa românească, ci este nevoită să se lase dată la o parte din jocul politic între aceşti doi puternici adversari. Este drept că Italia joacă un mare rol ca mijlocitor al importului şi exportului românesc. Dar nu este în măsură, faţă de influenţele engleze şi franceze, a valorifica politiceşte într'un mod decisiv această importanţă a sa. Astfel se explică că Italia aprovizionează de la România cu mult mai mult de cât poate ea să plaseze pe piaţa românească.

Drumul maritim şi drumul dunărean, ca importanţă pentru comerţul exterior al României, se egalează aproximativ după cum reese din următoarele cifre : Pe Dunăre, import 3,6 milioane tone, export 3,5 milioane tone. Pe Marea Neagră, import 2,7 milioane tone, export 4 milioane tone. Din aceste cifre reese pe de o parte intensitatea deosebită a relaţiunilor între România şi zona centrală-europeană, iar pe de altă parte importanţa comerţului său prin strâmtori, în bună parte spre piaţa italiană. Mai bine de jumătate din traficul acesta maritim este făcut de vase italieneşti şi greceşti. In al treilea loc şi cu mult în urmă vine Anglia şi la sfârşit de tot Franţa.

Un vechi adevăr spune : Comerţul şi navigaţia unui popor, decid asupra puterei sale maritime. Să vedem care este situaţia României din acest punct de vedre. Flota sa maritimă de comerţ se ridică astăzi la un total de numai 34 vapoare reprezentând abia 70.000

Sans le marin, le Poilu n'aurait pas tenu.

(Vocea poporulu

T. R. Navigaţia sa pe Dunăre este într'adevăr importantă (aprox. 60 vapoare şi vase cu motor şi 200 şlepuri şi tancuri), dar aceasta nu constitue o sursă de desvoltare pentru puterea maritimă. Lipsesc prin urmare bazele puterei marinăreşti. De asemeni în ce priveşte construcţia de vapoare: România nu are şantiere capabile a construi. In această situaţie, Italia, deţinătorul principal al traficului maritim românesc, preia rolul de a construi flota românească, bine înţeles corespunzător resurselor României, adică într'o măsură modestă. Această flotă la Marea Neagră, în cadrul relaţiunilor italo-române, are, după împrejurări, două efecte: Unei Românii cu intenţiuni amicale îi oferă o bază de acţiune, iar unei Românii cu intenţiuni vrăşmaşe nu îi întăreşte puterea într'atât ca interesele Italiei să poată fi stânjenite în mod serios.

Atitudinea Italiei faţă de România nu este însă neapărat influenţată de legăturile istorice, ci în realitate este determinată de nevoia unei pieţe economice precum şi de preocuparea de a dispune în caz eventual de un avant-post în Marea Neagră contra Rusiei. Motive italiene foarte importante, în legătură şi cu influenţele engleze şi franceze în România, pledează chiar contra prea strânsei legături italo-române. In definitiv, asupra strâmtorilor dispune stăpânitorul Asiei Mici — Turcia — care de o camdată, poate chiar definitiv, este strâns legată de Rusia sovietică, aşa după cum arată foarte clar tratatul maritim ruso-turc care a stârnit atâta vâlvă: „Nici un fel de tratative politice fără o prelabilă înştiinţare reciprocă". Prin urmare Italia are interes a menaja această legătură care poate decide asupra închiderei strâmtorilor. De fapt ea se străduieşte a câştiga prietenia turcească şi rusească, ba încă mai mult, caută chiar să aducă cu ea în această alianţă şi pe Grecia şi Bulgaria. In ce priveşte punctul de vedere economic, Italia poate găsi în Rusia tot atâtea avantagii, ba chiar mai multe de cât în România. Cum însă aceste socoteli sunt nesigure, cu greu de aranjat după voinţa Italiei şi în acelaş timp pericoloase faţă de scopurile bolşevice, pare recomandabil ca Italia să aibă un al doilea fier şi în focul românesc. Insă drumul pe Dunăre prin Jugoslavia este închis Italiei, din cauza antagonismelor lor foarte importante. Pe de altă parte Jugoslavia este aliata României. Aşa în cât, dacă încordarea italo-jugoslavă se va dovedi iremediabilă, Ungaria şi Bulgaria, duşmanii României, poate şi Grecia, vor fi eventualii aliaţa ai Italiei.

*

In acest joc politic, situaiţa marinei române capătă o importanţă care întrece pe aceea care s'ar putea deduce din evaluarea forţelor sale de luptă. Prima privire pe hartă înşeală: Intr'adevăr, aşezarea sa la o mare interioară priveză România de ocaziunea unei activităţi politice maritime pe oceane sau măcar în Mediterana. Şi totuşi, chiar într'o astfel de situaţie, o poziţie maritimă poate fi uneori cât se poate de importantă din punct de vedere politic şi să oblige la o înarmare însemnată, chiar dacă nu are perspectiva să influenţeze de cât în mod pasiv marile deciziuni. Şi tocmai acesta este cazul la frontul maritim românesc din cauze în legătură cu conformaţia acestui front.

Apărarea terestră şi apărarea pe apă se suprapun într'un mod special pe întinsele frontiere fluviale ale Dunărei, şi tot aşa pe ale Nistrului, ceea ce are drept consecinţă că forţele fluviale româneşti (astăzi 7 monitoare şi alte vase auxiliare) să capete o importanţă deosebită în înarmarea războinică a acestei ţări, a cărei armată, cu toată puterea sa, cu greu va fi la înălţimea marilor sale scopuri. Alegerea Galaţilor ca port fluvial şi maritim de război are mari avantagii. De acolo se pot delega forţele fluviale de luptă spre diferitele puncte ale frontului dunărean cât şi eventual spre Nistru care poate fi atins prin Marea Neagră Limanul Nistrului şi întreaga serie de lacuri riverane din Basarabia şi din Dobrogea, inclusiv gurile Dunărei prezintă posibilităţi strategice excelente pentru a pune în joc forţe fluviale de luptă contra unor atacuri ce ar veni de la Mare. In această situaţie, flota dunăreană poate fi considerată ca parte riverană a forţei navale a României.

Regiunea interioară dintre Dunăre şi frontul maritim, formată de Delta Dunărei cu diversele sale braţe, canale şi lacuri, constitue baza apărărei maritime, riverane şi fluviale româneşti. Ea permite complectarea forţelor maritime prin forţele fluviale (care pot avea mare importanţă, după cum a fost cazul cu monitoarele austro-ungare în războiul mondial), sau invers, a forţelor fluviale prin forţele maritime. In vederea acestor posibilităţi, „internaţionalizarea" Dunărei este de sigur supărătoare pentru România, căci îi îngreunează în mod simţitor desvoltarea apărărei sale maritime şi fluviale pe lângă faptul că o stânjeneşte şi din punct de vedere politico-economic. De aci, gândul de a săpa un canal românesc Dunăre-Marea Neagră, pe distanţa cea mai scurtă Cernavodă-Constanţa (60 km.), proect remarcabil din punct de vedere economic — scurtând cu 400—500 km. drumul spre strâmtori — şi simplu din punct de vedere technic. Acest canal ar lega Dobrogea mai strâns de corpul ţărei româneşti şi ar mări într'un mod remarcabil puterea ofensivă a României din punct de vedere strategic maritim.

Portul maritim de război este actualmente Constanţa. In legătură însă cu proectul construcţiei canalului Cernavodă-Constanţa, se intenţionează a se destina pentru acest scop unul din lacurile dela nordul oraşului. Afară de aceasta, România mai dispune de diferite puncte de reazem atât în porturile Dunărei inferioare (Brăila, Galaţi, Reni, Ismail, Tulcea, Chilia, Sulina) cât şi la coasta mărei: Cetatea Albă la Limanul Nistrului (departe abia 50 km. de Odesa) apoi Mangalia şi celelalte porturi spre frontiera bulgărească. O singură insulă — Insula Şerpilor — care nu merită a fi relevată decât ca post de observaţie fără fortificaţii.

Forţele plutitoare de luptă la mare sunt destul de slabe: (4 distrugătoare, 1 submarin (?), plus câte-va mici canoniere şi torpiloare învechite, bărci pentru mine şi câteva hidroavioane. Totuşi, adevărata putere de luptă a acestor forţe, nu trebue a fi evaluată decât în legătură cu posibilităţile de apărare cu totul deosebite ale terenului pe care se sprijină şi împreună cu forţele fluviale. Considerată astfel, puterea română maritimă şi fluvială, mai ales dacă avem în vedere şi foarte probabila ei desvoltare, va putea să influenţeze în mod eficace şi în sensul cel mai larg, problema Mărei Negre cât şi a Balcanilor.

*

In articolul de mai sus, scriitorul Manfred Sell *se mărgineşte bine înţeles numai la simpla analiză a problemei. Pe el nu-l interesează dacă România va şti sau nu să o rezolve. Aceasta ne interesează pe noi, Românii. Şi mai ales trebue să intereseze pe acei în mâinile cărora sunt destinele acestei ţări.*

CONSTANTIN ŞTEFANESCU
Cpt. C-dor în rezervă

Dacă aliaţii nu ar fi triumfat pe mare, nu ar fi existat nici un fel de operaţie pe uscat care să-i salveze.

GEORGE LOYD

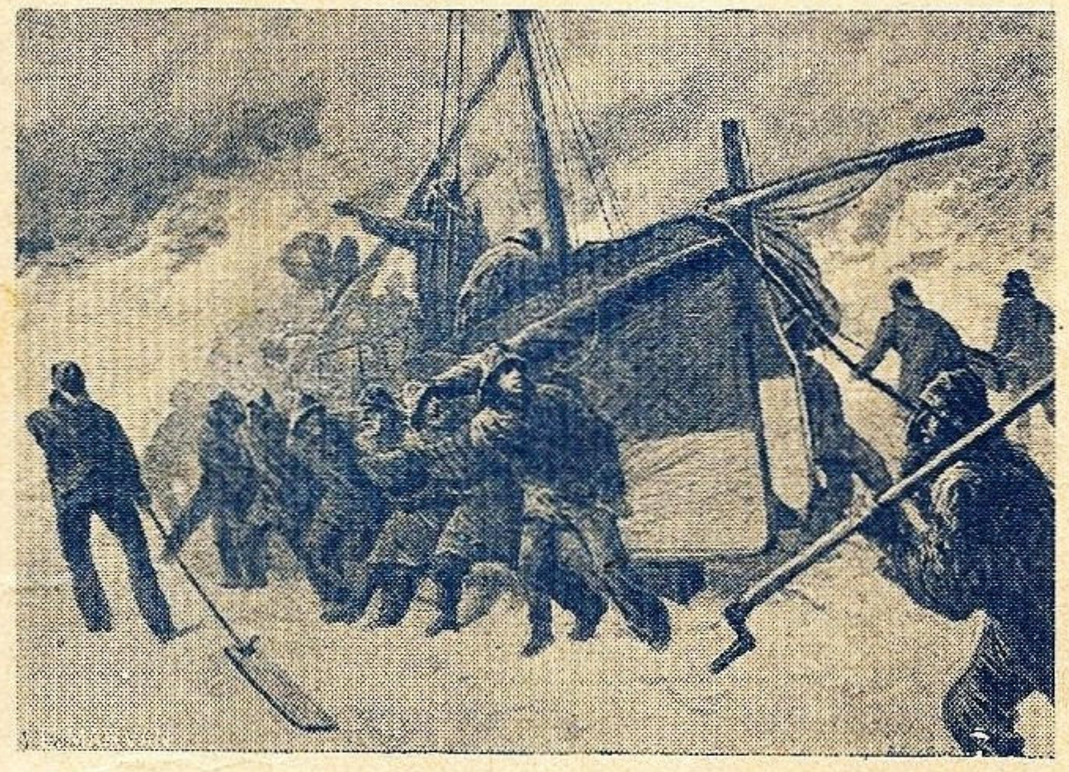
SALVAREA NAUFRAGIAŢILOR

SOCIETĂŢILE DE SALVARE

Cap. Comandor (R) Emil Oprişanu

In articolul precedent, după ce am văzut cauzele sinistrelor maritime şi mijloacele de a le preveni, am examinat salvarea în largul mărei, rezervându-ne a vorbi în articolul de faţă despre salvarea naufragiaţilor, atunci când sinistrul se produce în apropiere de coastă, de unde se pot da ajutoare.

I. *Istoricul salvărei.* Antichitatea şi evul mediu nu au cunoscut caritatea şi ajutorarea nenorociţilor, aşa că nici naufragiaţii nu erau mai fericiţi. In Evul mediu, exista aşa zisul *drept de epavă,* în baza căruia suveranul ori locuitorii coastelor puteau să pue stăpânire pe tot ceeace marea arunca la ţărm, caşi cum ar fi fost fructe ale mă-



Lansarea unei bărci de salvare

rei (!), iar în unele locuri, această proprietate se extindea chiar asupra persoanelor, adică asupra naufragiaţilor, cari erau sau omorâţi, sau făcuţi sclavi, atunci când nu se puteau răscumpăra. Forma cea mai moderată a dreptului de epavă, era perceperea de către stăpânul litoralului, a unei taxe asupra vaselor aruncate la uscat „constituind o reparaţiune pentru stricăciunile aduse coastei prin naufragiu"! Când marea nu dădea „o recoltă bună", locuitorii litoralului, întrebuinţau diverse mijloace pentru a provoca naufragii, de cele mai multe ori aprinzând lumini falşe; vasele, induse în eroare de lumini, se apropiau de ele, până ce se sfărâmau de uscat şi odată aruncate la coastă deveneau prada *jefuitorilor de epave.*

Exemple sunt, din nenorocire, abundente: în sec. X, legile regelui Bretaniei, Hoel spuneau: „epavele cari ajung la coasta regelui sunt ale regelui", iar un urmaş al acestui rege spunea, arătând bijutierului său, o stâncă de pe coastă: „iată ceeace preţueşte cât toate pietrele tale scumpe". In insulele Normande (Jersey, Guernsey, etc.), legenda aşează o mânăstire ai cărei călugări aprindeau focuri înşelătoare pentru a provoca naufragii şi a jefui epavele. Şi legendele şi istoriile adevărate, se împletesc într'un lanţ sinistru până în sec. XVII. Locurile unde prospera această industrie erau coastele dificile, bântuite de curenţi şi furtuni, cu funduri înalte cu bancuri şi stânci, ca Bretania (în Franţa) şi Cornwallis (în Anglia).

Contra acestor practici barbare se ridică mai întâi biserica: conciliul dela Latran (din 1199) edictă excomunicarea pentru jefuitori; Henric I, regele Angliei (sec. XI), decise că orice epave sau mărfuri aruncate la coastă nu vor mai deveni proprietatea coroanei, dacă se va fi salvat vre-un om din echipaj, şi tot în acelaş timp, „Rolurile dela Oléron" pronunţară pedepse grele pentru naufragiatori: „toţi piloţii trădători să îndure cea mai grozavă moarte şi să fie spânzuraţi", iar „seniorii răi, să fie legaţi de un stâlp în mijlocul casei lor, căreia să i se dea foc dela cele patru colţuri şi să ardă cu tot ce cuprinde, bunurile să fie confiscate în beneficiul celor dăunaţi, iar locul pe care a fost casa să fie făcut piaţă de vândut porcii"; „dacă oameni mai răi şi cruzi decât câinii turbaţi, omoară naufragiaţii, să fie cufundaţi în mare până ce-şi pierd cunoştinţa, apoi să fie scoşi şi loviţi cu pietre până ce vor muri". Carol Quintul, prin ordonanţa din 1532, pedepsi şi el aceste acte de sălbăticie, dar totul era în zadar, căci jefuirea epavelor continua mereu, şi nu avea să înceteze decât odată cu stabilirea, în interiorul ţărilor, a unei administraţii puternice, care să fie în măsură a exercita poliţia.

Cum dreptul de epavă lovea indiferent în naţionali sau străini, unele State, au acordat supuşilor lor scrisori cari îi liberau de dreptul de epavă: oraşele hanseatice şi Danemarca au încheiat odinioară o convenţiune în acest sens.

II. *Societăţile de Salvare.* Nenumăratele catastrofe petrecute sub ochii populaţiunilor coastelor, au determinat o mulţime de acte de eroism: marinari şi pescari se avântau în larg, riscându-şi viaţa, spre a veni în ajutorul celor ce erau în pericol de moarte în mare. şi din fericire, eroismul lor era uneori răsplătit prin succes. Dar şi aceşti bravi trebuiau să renunţe câteodată: ei nu dispuneau decât de bărci obicinuite, de cele mai multe ori nepuntate, cari pot fi umplute şi răsturnate de o mare dezlănţuită; a se aventura cu o astfel de barcă pe unele furtuni îngrozitoare, când valurile se umflă şi se sparg cu o violenţă terifică, ar fi o nebunie, căci de-abea eşită din adăpostul portului, barca ar fi umplută şi răsturnată, iar oamenii luaţi de valuri. Cu strângere de inimă, acei cari ar fi voit să vie în ajutorul naufragiaţilor, trebuiau să renunţe, şi dela uscat asistau neputincioşi la moartea fără scăpare a acestora.

Aceste sumbre spectacole, au impresionat pe oamenii de inimă din toate ţările, unde sinistrele maritime sunt frequente şi i-au hotărât să înjghebeze asociaţii cari să caute, prin toate mijloacele, a

Felinare între coarnele boilor provocau naufragii

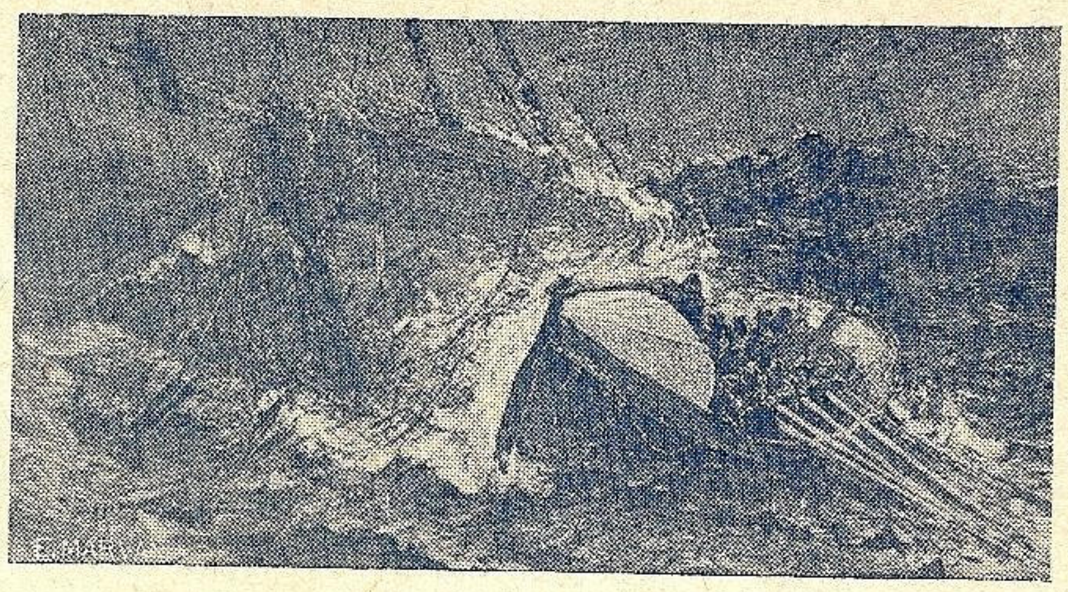
veni în ajutorul naufragiaţilor. Natural că eforturile au purtat în primul rând asupra găsirei unui model de imbarcaţiune care să fie în stare să reziste cu cele mai multe şanse furiei valurilor în furtuni; astfel fură create bărcile de salvare, şi mai pe urmă celelalte mijloace de salvare.

Se pare că în acest domeniu, ca şi în multe altele, China a fost aceea care a deschis calea: un decret imperial din 1740, prescrise crearea de grupuri destinate a veni în ajutorul naufragiaţilor, dar

deoarece nu cunoaştem cum a funcţionat această organizaţie chineză, vom socoti ca adevăraţi fondatori ai Instituţiilor de salvare, pe acei cari au întemeiat în Europa asociaţiile cari aveau să capete un renume universal şi cari reuşesc să salveze mii de vieţi în fiecare an.

Prima idee, de a veni în ajutorul naufragiaţilor, a văzut lumina în Anglia, în 1789: membrii clubului „Gentlemen of the Law-House" asistând dela ferestrele clubului lor, situat aproape de gura fluviului Tyne, la naufragiul brikului *Adventure* şi la groaznica moarte a echipajului, adânc impresionaţi de cele văzute, se hotărâră să se cotizeze pentru construirea unei bărci de salvare şi strânseră astfel 2 guinee; concursul instituit în acest scop, deschise seria cercetărilor pentru găsirea principiilor bărcilor de salvare.

In Februarie 1823, un gentilom englez, Colonelul *Sir William Hillary,* locuind în insula Man, emoţionat de scenele teribile ale



Ultima încercare, ultimul serviciu.

naufragiilor provocate de stâncile Conister, cari se vedeau dela locuinţa sa, hotărî să facă apel la toţi acei cari cunoşteau aceste tragedii ale mării, pentru a înfiinţa o asociaţie de salvare a naufragiaţilor; la apelul său, răspunseră o sumă de marinari şi oameni de bine, atât din insulă cât şi din întreaga Anglie, şi la 4 Martie 1824 era întemeiată *The Royal National Lifeboat Institution,* asociaţie care avea să devie modelul societăţilor ce s'au înfiinţat pe urmă în alte ţări. Sir Hillary, nu s'a mărginit numai a organiza această asociaţie şi a crea posturi de ajutor, ci, în multe rânduri, a luat chiar el loc în barca de salvare a staţiunei din insula Man.

Royal National Lifeboat Institution, a fost dela început şi este încă o asociaţie particulară, care-şi trage veniturile numai din ofrandele generoşilor donatori. Ea a putut astfel să echipeze chiar dela început 12 bărci de salvare, cari pe atunci nu erau sub dependenţa ei, ci sub acea a staţiunilor locale, subvenţionate de dânsa. Intr'o primă perioadă, care merge dela înfiinţare până în 1849, instituţia a trecut printr'o criză grea, inerentă tuturor începuturilor: veniturile scădeau, accidentele bărcilor de salvare depăşeau mijloacele finaciare, iar resursele nu sporeau. In 1849 însă, se întâmplă o catastrofă: la fura fluviului Tyne, pe bancurile Herd, eşuase, pe o tempestă grea de iarnă vasul *Betsy:* barca de salvare *Providence,* din South Shields, având la bord un dublu echipaj de 24 piloţi, oameni în vârstă şi plini de experienţă, luă marea, pentru a veni în ajutorul naufragiaţilor. După o muncă istovitoare, salvatorii ajunseseră lângă *Betsy,* dar pe când erau gata să ia oamenii la bordul lor, un val monstruos se sparse în prova vasului, ridică barca de salvare ca pe o pană, iar un al doilea val, o răsturnă cu chila în sus, aruncând-o apoi la coastă. Din cei 24 de piloţi de elită, nu scăpară cu viaţă decât 4, culeşi de alte 2 bărci de salvare, sosite în ajutor.

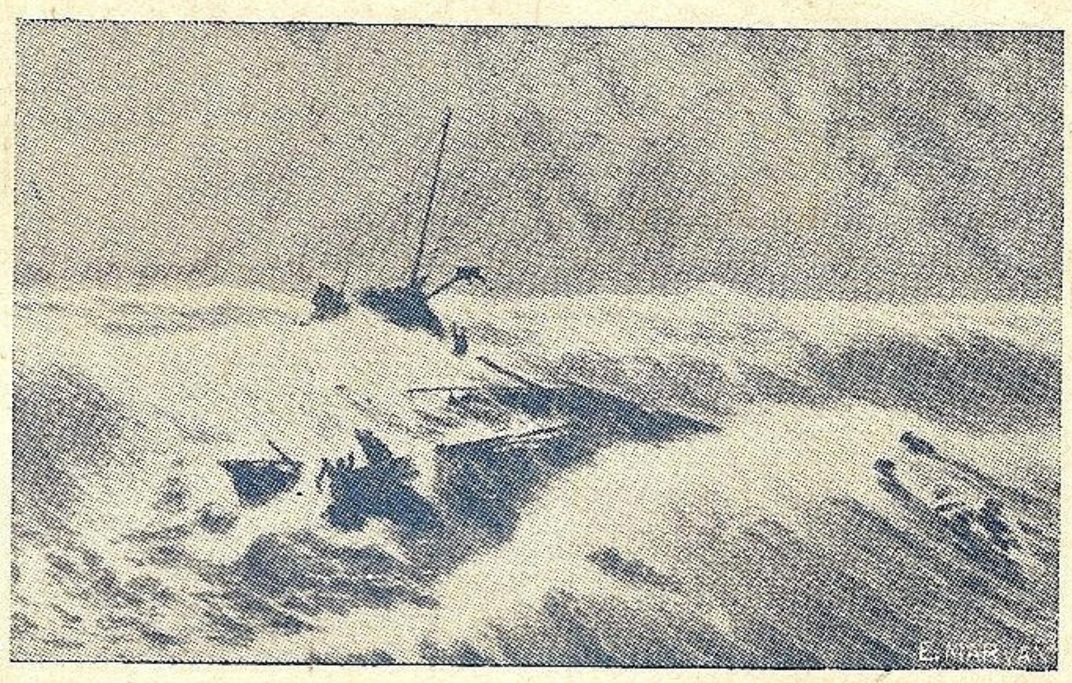
Această sguduitoare întâmplare, petrecută sub ochii populaţiei adunată pe coastă, şi care era compusă în majoritate din rudele celor plecaţi în ajutor, avu un răsunet adânc în întreaga Anglie: publicul englez avu ocazia să vadă splendida operă întreprinsă de R. N. L. I. şi ofrandele nu întârziară să aflueze. In anul următor, se puseră la concurs planurile unui tip de barcă de salvare, iar modelul admis, fu adoptat în urmă pentru cele mai multe din bărcile de salvare construite ulterior. In acelaş an, Instituţia fu reorganizată: se hotărâ ca toate staţiunile să fie inspectate din când în când, şi se fixă o listă de prime, de plătit echipajelor bărcilor de salvare.

Pe lângă R. N. L. I., a luat fiinţă în 1890 o organizaţie de propagandă şi colectă publică, care s'a întins curând în toată Anglia *Lifeboat Saturday* (adică Sâmbăta Bărcei de Salvare), care face în toată ţara o intensă propagandă pentru expunerea operei R.N.L.I., conferinţe, demonstraţii de salvare, colecte, etc. Opera aceasta e datorită unui comerciant din Manchester, retras pentru sănătate, la coastă unde a fost martor la câteva naufragii; în urma pierderei unei bărci de salvare împreună cu întregul său echipaj, deschise o colectă locală pentru ajutorarea familiilor eroilor; aceasta fu ideea principală dela care a luat naştere ziua bărcei de salvare. Ideea unei colecte în întreaga Anglie, i-a venit remarcând că R. N. L. I. era alimentată numai de donaţiile a circa 100 de persoane anual.

In 1924, Royal National Lifeboat Institution, şi-a serbat centenarul, care a fost prilejul unei sărbători generale în Anglia: fiecare cetăţean englez, dela rege până la cel mai sărac locuitor, şi-au dat obolul lor, mai modest ori mai larg. Intr'o sută de ani, această splendidă Instituţie, a salvat 61.000 persoane, adică aproape 2 pe zi; odată cu crearea ei, salvarea naufragiaţilor a devenit în Anglia o chestiune de interes naţional.

Actualmente cheltuelile anuale se ridică la circa 250.000 lire sterline, provenind în special din ofrande publice; din ele se întreţin staţiunile de salvare şi bărcile, se plătesc primele echipajelor etc.; instituţia dispune — în afară de taxele obligatorii plătite de orice vas intrând într'un port englez — de sprijinul întregei naţiuni britanice şi fondul ei este considerat ca fond naţional.

Echipajele bărcilor de salvare sunt compuse din voluntari — în majoritate pescari depe coastă — cari cu o sublimă abnegaţie iau loc în barca de salvare oridecâte ori şi pe orice vreme, este vreun vas în pericol. Munca lor este răsplătită de către R. N. L. I.



O salvare riscată. (după Tat-Tegrain)

prin prime, plătibile pentru fiecare eşire, fie ea de exerciţiu, ori de salvare; primele sunt sporite în lunile de iarnă (1 Octombrie—31 Martie). Un semnalizator, care să observe marea, este deasemeni plătit, iar acel care dă de ştire despre un naufragiu în larg, este recompensat. Veteranii, cari au armat bărcile de salvare, devin pensionarii Instituţiei, iar văduvele şi orfanii celor pieriţi în îndeplinirea nobilei lor misiuni, prmesc o pensie dela R. N. L. L.

Pe lângă R. N. L. I., mai concurează la salvare şi serviciul pazei coastelor, aşa zisa „*Coastguard*" (paza Coastelor) depinzând de Board of Trade (ministerul de comerţ) în ce priveşte procurarea

de aparate de salvare, şi de marina militară în ce priveşte serviciul, alcătuind rezerva ei în timp de război şi fiind supuşi disciplinei militare. Pichetele ei sunt semănate în tot lungul coastelor, oamenii fiind gata oricând a veni în ajutorul unui vas naufragiat, ori a avertiza cea mai apropiată staţiune de salvare.

Franţa nu întârzie să urmeze exemplul dat de Anglia; în 1826, luă fiinţă la Boulogne, în urma iniţiativei unui englez anume Larking, locuind acolo, o societate de salvare, care găsi un sprijin entusiast în locuitorii oraşului; după alţii, această Societate, ar fi fost constituită în urma iniţiativei amiralului englez Sidney Smith — fostul rival al lui Napoleon în Syria — locuind la Boulogne. Asemenea asociaţii locale luară curând fiinţă: în 1834 la Dunkerque, în 1835 la Calais, în 1839 la Havre, dar cu toate că erau ajutate de autorităţi, treceau prin aceleaşi greutăţi ca şi Instituţia engleză în aceeaş epocă: lipsa concursului publicului. Discutându-se modul de organizare al salvărei în Franţa, se hotărî să se adopte sistemul englez, adică statul acordând sprijinul său asociaţiilor private.

In 1864, pictorul de marine *Th. Gudin,* al cărui frate murise într'un naufragiu, entuziasmat de realizările lui Sir Hillary, înfiinţă, cu sprijinul Impăratului şi al Guvernului, cunoscuta *Société Centrale de Sauvetage des Naufragés,* cu sediul la Paris. Ajutată de stat, care-i puse la dispoziţie o parte din material, şi ajutată mai cu seamă de ofrande publice, reuşi a crea 4 staţiuni în 1865, iar azi această puternică societate, numără peste 100 de staţiuni, atât în Franţa cât şi în colonii. Numărul persoanelor salvate până astăzi, de S. C. S., depăşeşte 25.000. Serviciul bărcilor de salvare e încredinţat pescarilor, piloţilor, etc., cari sunt voluntari; serviciul de salvare dela coastă, rachete, tunuri port-saulă, etc., este în sarcina agenţilor vamali.

In afară de S. C. S., mai fură create în diverse porturi, instituţii locale de salvare: în 1863 la Marsilia, în 1864 la Aigues-Mortes, în 1865 la Honfleur, etc.,; cu timpul, toate au fuzionat cu S. C. S. afară de *Société humaine* din Boulogne şi de „Organizaţia salvărei a Camerei de Comerţ" din Havre, cari au ţinut să-şi păstrez autonomia.

In Martie 1873, procurorul din Rennes, *Nadault de Buffon,* fondă Sociétatea *des Hospitaliers Sauveteurs Bretons,* destinată a asigura salvarea pe coastele Bretaniei, în marea Mânecei şi în Ocean, cele mai dificile ale Franţei. Până acum, această Societate a salvat 12.000 oameni; ea se mai ocupă şi cu ospitalizarea naufragiaţilor, precum şi cu organizarea salvărei şi siguranţei pe plaje.

In Anglia şi în Franţa, iniţiativa privată este aceea care organizează salvarea şi acelaşi sistem este în uzaj în Spania, Italia, Olanda, Suedia etc.

In Statele Unite însă, Statul este acela care organizează şi conduce salvarea: el suportă cheltuelile de creare şi de funcţionare a Staţiunilor de salvare, şi acelaş sistem este în vigoare în Norvegia, Germania, Belgia, etc. Ca prototipuri de organizare de Stat, vom expune Serviciile americane şi cele norvegiene ca fiind mai caracteristice.

In U. S.A., o serie de deciziuni din 1848, ale Congresului (Parlamentului), creară *The Life Saving Service* (Serviciul Salvărei) care avea de scop salvarea vieţilor omeneşti şi bunurilor naufragiate pe coastele Statului. Paralel cu acest serviciu, exista şi *The Revenue Cutter Service* (Serviciul Vaselor Vamale), care avea de scop principal paza vamală, dar care se ocupa şi de paza coastei Estice având în sarcina lui o serie întreagă de obligaţiuni, între cari şi salvarea. La 28 Ianuarie 1915, un „act" al Congresului (o lege), reuni aceste servicii, creiând un corp de gardă a coastelor: *Coast Guard Service;* personalul celor 2 servicii, trece la Serviciul pazei coastelor, şi face parte acum din forţele militare, depinzând în timp de pace de Ministerul Finanţelor, iar în timp de război de Ministerul Marinei. Obligaţiunile acestui Serviciu sunt astfel precizate: 1) a da ajutor vaselor în pericol, a salva viaţa şi bunurile naufragiaţilor, 2) a distruge ori îndepărta epavele, vasele abandonate şi orice alte pericole pentru navigaţie, 3) a extinde ajutorul medical vaselor americane pescuind în larg, 4) a face poliţia veniturilor fiscului, 5) a opera împreună cu flota în timp de război, sau în urma unui ordin al Prezidentului Republicei, etc. Flota C. G. S., are aproape 100 de vase (cutere, bărci de salvare, şalupe, vedete, câteva distrugătoare date de marină, etc.) Staţiunile sunt în număr de 1.300, fiecare având în permanenţă un echipaj de 7 până la 10 oameni cari fac de cart. Materialul e compus, în afară de vasele menţionate mai sus, şi de aparate speciale de salvare dela coastă (rachete etc) precum şi de bărci speciale pentru brizanţi, iar pentru larg are cutere foarte solide. Personalul, este supus disciplinei militare, întreţinută prin exerciţii şi antrenament şi cuprinde 400 ofiţeri, 3.500 subofiţeri şi un mare număr de înscrişi maritimi. Este comandat de un ofiţer cu rang de contra amiral, iar birourile Serviciului sunt la Washington. Serviciul are circa 4.000 km. de linii telegrafice, şi circa 1.000 km. de cabluri submarine, iar staţiunile sunt legate între ele şi de cuterele din larg prin T. F. F. Cheltuelile sunt acoperite prin subvenţii ale Congresului; sistemul american este relativ mai scump de cât cel britanic. Dela 1 Iulie 1914, la 30 Iunie 1922, C. G. S., a salvat viaţa la 15.199 naufragiaţi.

In Norvegia, salvarea e asigurată de societatea *Norsk Selskap til Skibbreidness Redning,* creată în 1891, de un om de inimă, *Dr. Tybring.* In Norvegia însă. din cauza naturei coastelor, muntoase, stâncoase, aproape fără plaje şi bătute de curenţi şi brizanţi continui, era imposibil să se adopte sistemul staţiunilor de salvare fixe la uscat, prevăzute cu materialul obicinuit, de aceea s'a recurs la un sistem sui generis: îmbarcaţiunile de salvare patrulează în continuu în largul coastelor norvegiene; în permanenţă, din Octombrie până în primăvară, circa 30 îmbarcaţiuni de salvare ţin marea căutând „să previe naufragiile", circulând în special în locurile unde sunt întrunite flotilele de pescari.

Cpt. C-dor (R.) EMIL OPRIŞANU

Contribuţia marinei în luptele terestre *)

Dela antica bătălie navală din veacul I-iu înainte de Cristos din apele Atenei, când Marc-Antoniu, sub privirile fermecătoarei sale prietene, Regina Cleopatra, îmbarcă pe vasele flotei, trupe din legiunile terestre pentru a lupta contra flotei lui Octav şi până la ciocnirea din Atena din 1916, în care marinarii francezi, debarcaţi pe uscat, luptară contra trupelor de infanterie greacă, scara contribuţiei şi a sprijinului reciproc conţine o serie de trepte care de care mai cuprinzătoare în fapte.

Astfel în războaele napoleoniene, batalionul marinarilor de gardă luptând tot timpul alături de armele terestre a adunat pe câmpul

Căpitanul Bahrëze de Lanley, decorat cu Steaua României pentru fapte vitejeşti pe frontul nostru

de luptă tot atâta glorie ca şi celelalte surori ale sale.

In Spania, în lupta dela *Alcolea* (1808), marinarii desfăşuraţi pornesc la atac pentru a uşura situaţia cavaleriei care se găsea în luptă cu un inamic superior şi în timp ce cavaleria reuşeşte să se retragă, marinarii sunt înconjuraţi şi luaţi prizonieri.

In prizonierat, întrebuinţaţi la pescuit, ei se fac repede foarte utili şi câştigă totodată simpatia frumoaselor andaluze, care le înlesnesc o viaţă mai uşoară şi plină de aventuri.

In campania din 1809 în Austria ca şi în 1812 în Rusia, pe lângă sprijinul acordat trupelor terestre la trecerea Dunării şi Berezinei, marinarii au fost în rânduri tot atât de viteji ca şi ceilalţi ostaşi ai armatei franceze.

In războiul din 1870, contribuţia marinarilor în luptele terestre nu a fost mai puţin glorioasă.

O galerie întreagă de ofiţeri de marină au fost admirabili comandanţi de trupe de infanterie şi artilerie.

Contra-amiral *Jaureguiberry ;* căpitanii *Jaurès, Aube, Gougeard, Felix, Ribel,* etc. au comandat trupe terestre contra armatelor germane câştigând victoriile dela *Coulmier* şi *Villepion* (1870) şi toţi aceştia ajung mai apoi generali de seamă ai armatei de uscat.

Deasemenea, trupele de marină alături de trupele terestre, fie în armata de Loire, de Nord, de Est, de Nièvre sau alte formaţiuni, au luptat cu aceiaşi pricepere şi avânt.

In timpul asediului din jurul Parisului, atacurile germane asupra forturilor apărate de marinari au fost totdeauna înfrânte şi acele forturi nu au putut fi cucerite prin luptă [1]).

In războiul cel mare, brigada de puşcaşi-marinari a luptat la flancul stâng al armatelor terestre, sub ordinele M. C. al armatei belgiene cu însărcinarea de a apăra linia Iserului în regiunea *Dixmude,* unde ajunge către 15 Octombrie 1914 după obositoare marşuri de jos, făcând unele etape de câte 35 km. [2]).

In apărarea trecerei dela Dixmude, brigada de marinari deşi este puternic bombardată de artileria germană, rezistă 5 zile bombardamentului şi atacurilor repetate, iar germanii, cu toate sacrificiile făcute, nu reuşesc să treacă Iser-ul.

Urmând o perioadă de mai puţine lupte, marinarii se îngroapă în tranşee, apa însă ţâşneşte din pământ, ei plutesc în bocanci ca şi pe vasele lor rămase la malul mării, rezistă atacurilor şi mizeriei până ce, cu pierderi însemnate de gloanţe şi boli, sunt retraşi în refacere.

La *Steenstraat* ca şi în sectorul *Nieuport,* la *Poesele la Saint Jansbek* ca şi la *Hailles,* marinarii rezistă tuturor atacurilor germane, fie cu gaze ca la Hailles, fie sub bombardamente puternice în care inamicul nu face nici o economie de muniţii.

Contra-atacurile date de marinari sunt tot atât de puternice ca şi rezistenţa pe poziţiile defensive.

In faţa lor, inamicul se retrage, artileria lui îşi pierde tunurile, numeroşi luptători se predau şi valurile lui se fărâmă ca şi valurile mării în faţa provei.

Artileria marinărească s'a adaptat deasemenea foarte repede condiţiunilor de luptă terestră.

Bateriile vaselor dezarmate constituite în unităţi de întărire-mobile au înlocuit deseori artileria grea care lipsea atunci armatei franceze şi era singura artilerie care bătea departe în liniile inamice.

La *Verdun* artileriştii marinari mor cântând Marseillaise, iar prin precizia tragerei lor, fac ca marile unităţi germane să-şi schimbe repede posturile de comandă.

Activitatea lor este uimitoare.

Bateria I, numai în cursul anului 1914, trage 10.000 lovituri şi are 22 deplasări, ceiace a făcut pe *Generalul Buat* să spue că marinarii *„sunt pretutindeni unde se dă bătălia".*

O interesantă contribuţia a adus marinarii în luptele din colonii, precum şi în alte ţări din afara graniţelor franceze.

Astfel, autorul ne citează acţiunile terestre ale marinarilor în războiul Crimeei 1853, cucerirea Sfaxului 1881, luptele din China 1900, dela Casablanca 1907, în Muntenegru şi Serbia 1914/1915,

---

*) A. Thomazi. *Les marins à terre.*

[1]) Sectorul de Apus dela Turtucaia, încredinţat vaselor şi bateriilor marinei, nu a putut fi cucerit de inamic. Turtucaia a căzut întoarsă pe la Sud şi Est.

[2]) Compania de puşcaşi marinari sub comanda Căpitanului Koslinski (azi Comandor) şi batalionul de marină cu Lt. C-dorul Păiş, au mărşaluit dela Vedea până la Bucureşti, a luptat la Siret şi în Sudul Basarabiei.

când au parcurs 300 km. într'o regiune muntoasă cu etape variind între 25—50 km.

Apoi la Dardanele, Atena, în armata de Orient şi în *România*, unde pe lângă contribuţia lor în acţiunile flotilei noastre, marinarii francezi au luptat şi alături de infanterişti la *Zimnicea* [1]) şi în *Dobrogea*.

*

Astfel pe urmele contelui Wavrin, navigatorul pe Dunăre în timpul lui Vlad Dracul, marinarii francezi au adus aci glorie şi nădejde.

Exemple de glorioasă întrebuinţare a forţelor marine în luptele terestre abundă în cartea d-lui Thomazi, dar pe lângă eroismul şi priceperea luptătorului terestru, ceiace trebue subliniat, este faptul că *marinarii aduc în această activitate şi un spirit deosebit, care adaugă o contribuţie bogată în ştiinţa şi tactica terestră.*

In tactică:

— In lupta defensivă dovedesc o tenacitate şi o putere morală de rezistenţă mult mai mare ca a infanteristului, ei considerându-se legaţi de tranşee sau fort ca şi de vasul plutitor, în a cărui existenţă îşi contopesc, în furia valurilor, propria lor viaţă.

„Fronturile vor fi apărate ca şi vasele noastre", ordona amiralul Roncière la 1870 şi „meritul este să împlineşti misiunea cu ceiace ai, căci cu forţe numeroase oricine poate reuşi", complecta comandantul brigăzii de marinari la 1914.

— In atacurile terestre, marinarii au fost cei dintâiu cari au oprit lupta forţelor vii contra materialului.

Atacul ordonat asupra reţelelor de sârmă şi tranşeelor germane nedistruse dela Şteestraat din Decembrie 1914 este oprit după avizul amiralului comandant al brigăzii de marinari.

Câte vieţi nu ar fi fost salvate şi aci în Orient, dacă la unele comandamente s'ar fi găsit câte un astfel de marinar!

— In confortul vieţii din tranşee, casematajul artileriei contra şrapnelelor, puţuri pentru apă în terenurile seci, tranşee în apropierea apelor, etc., sunt inovaţii marinăreşti pe care ei le-au executat cu bună dispoziţie „adaptându-se serviciului de tranşee ca şi funcţionarii în birouri".

In ştiinţa militară contribuţia marinarilor este şi mai importantă, mai ales în cercetările cari au dus la construcţia trenurilor blindate, tankuri, aviaţie, apoi în apărarea anti-aeriană, fabricarea muniţiilor şi în special în meteorologia militară, unde au realizat împăcarea tacticei cu fenomenele naturii, punându-le într'o strânsă legătură de prietenească colaborare..

Şi în fine marinarii au adus contribuţia lor şi în reformele sociale.

In revoluţia dela 1789 sunt cei dintâiu cari se adaptează nouilor curente sociale şi la atacul Bastiliei, Saint-Antoine, Jardins des plantes, etc., aduc prinosul lor de jertfă pentru libertatea omului.

In mişcările sociale de după războiul mondial, marinarii deasemenea sunt în fruntea trupelor care luptă pentru dreptate.

Pentru această bogată şi glorioasă contribuţie, cântecul marinarului poet dela 1849 rămâne încă un veşnic adevăr:

„Unde a fost război eu am luptat
Pe unul sau altul din elementele naturii
Pe mare ca şi pe uscat
Eu am făcut minuni de vitejie".

Căpitan SANDOVICI C.

[1]) La Zimnicea Comandorul Mercier a luat comanda unui batalion în derută şi a fost rănit la picior. La Pietroşani e înmormântat un marinar francez, iar Căpitanul de Lanley a fost rănit la Pietroşani într'o explozie. Acelaşi căpitan a luat parte la luptele de pe Yser, iar Căpit. de Nicolay a secondat batalionul de marinari-puşcaşi dela Comana până la Chilia.

MEMORIU DE RĂZBOI ŞI REVOLUŢIE

— Peripeţiile unui vapor românesc în Rusia —

de Cpt. (R) ZAGOREANSCHI-KISEL
Membru în Comitetul Ligei Navale (secţia Sulina)

(urmare din No. 10)

Duceţi-vă în cabinele voastre că n'o să se întâmple nimic.

Georgienii au plecat, însă văzusem bine că ei nu erau liniştiţi; de aceia spusei lui Cândea ca să trimită pe toţi Românii, pe rând, în cabina mea.

Ei veneau serioşi şi concentraţi..

— Noi mergem în România, spuneam încet la fiecare din ei. Luaţi arme; toţi cari sunteţi liberi de serviciu staţi la eşirile cabinelor unde sunt Georgienii!

Comandantul, lăsând comanda ofiţerului de cart, a scoborât în careu. Noi toţi şedeam tăcuţi, aşteptând desfăşurarea evenimentelor; Cândea îşi ţinea cuvântul; crucişătorul mergea cu o viteză nebună; lochul arăta 18 mile pe oră.

Pe la orele 4 dimineaţa, a intrat în careu cu arma în mână şi palid, marinarul român Belic...

— Domnule Z. Toţi Giorgienii, bine înarmaţi, s'au adunat în restaurantul clasei II-a. Sunt foarte agitaţi şi cer să vie la ei comandantul.

Duceţi-vă d-voastră la dânşii, altfel ne vor ataca şi vărsarea de sânge va fi inevitabilă.

— Toată lumea să fie gata!... şi să posteze lângă uşa cabinelor de clasa II-a. Pavel Petrovici!... mergem!, m'am adresat comandantului.

23. IN MIJLOCUL GEORGIENILOR INARMAŢI.

Am intrat împreună în restaurantul clasei II-a. Toţi Georgienii se uitau urât şi crunt la noi, fără să facă nici o mişcare. Cea mai mare parte din ei, erau grupaţi în jurul mesei, ţinând aproape toţi mâinile sub masă.

— Domnilor, — începui — Comandantul şi eu am venit aicea să vă dăm explicaţie în chestiunea, care bine înţeles vă îngrijorează pe toţi foarte mult. Ştiţi foarte bine, că am rămas de bună voie în serviciul guvernului Transcaucazian şi aveam de gând să stăm şi mai departe în flota voastră!... Guvernul vostru însă, nu a fost cinstit faţă de noi! Fără să ne înştiinţeze, s'a înţeles cu „Ţentro-flot" pentru trimiterea crucişătoarelor în ajutor, în schimbul înapoierei „Regelui Carol". Prin aceasta, ne-a pus pe noi într'o situaţie fără eşire, pentru că noi, fără îndoială, trebuia să fim executaţi. De aceia am hotărât să plecăm în România.

— ...In România?!..., au strigat deodată câteva zeci de guri şi frunţile s'au descreţit puţin.

— Da, în România ! Acest crucişător a fost în trecut, vas de pasageri al Serviciului Maritim Român, şi noi am hotărât să-l redăm proprietarului său legitim şi să ne punem prin aceasta sub protecţia legilor acestei ţări. Vă făgăduesc, că la sosirea în România, o să fac totul pentru a uşura plecarea voastră în ţară. In caz că nu vă supuneţi ascultaţi ce vă aşteaptă : Sunteţi 60 de inşi !... sunteţi înarmaţi şi chiar în momentul de faţă ţineţi armele voastre sub masă !... Noi, care ne-am hotărât să mergem în România, suntem 10 ofiţeri şi 30 de români. Dacă veţi avea şansă să ne omorâţi pe toţi, să ştiţi că de 6 ore aproape, mergem cu o viteză de 18 noduri şi suntem acum la aproape 100 mile depărtare de Batum. Voi, nefiind marinari, nu puteţi să vă întoarceţi înapoi şi veţi pluti în voia întâmplării şi a valurilor.

Afară de aceasta, cu toate că noi doi, dezarmaţi, am venit să vorbim cu voi, expunându-ne a fi omorâţi, nici voi nu veţi eşi toţi vii din această încăpere, deoarece toate uşile sunt păzite de Români !... şi spre a justifica aceste cuvinte, m'am întors spre tambuchi şi am strigat :

— Cine păzeşte tambuchiul ?

— Sotir Ion, Trandafir Vasile, şi alţii..., mi-au răspuns însufleţite şi apăsate câteva voci din spatele uşii. Vedeţi singuri, că orice rezistenţă va fi de prisos şi deci puneţi imediat armele pe masă !

Toate aceste au fost rostite răspicat, şi Georgienii au fost aşa de electrizaţi, în cât într'o clipă masa s'a acoperit cu revolvere, carabine şi pumnale caucaziene.

Imediat, au venit câţi-va oameni din echipagiul nostru şi au început să ridice armele.

La o mare parte din Georgieni, frica s'a schimbat într'o bună dispoziţie. Unul, plin de bonomie, a început să-mi spuie :

— Vasăzică, în România !... Foarte bine..., nici odată n'am văzut ţara aceasta, şi noi eram înfricoşaţi că ne duceţi la Sevastopol şi hotărâsem că mai bine murim aici, dar nu mergem acolo !

Numai un ofiţer Georgian, care ocupa la noi postul de radio-telegrafist, profitând de învălmăşeala generală ce se produsese în timpul predării armelor, s'a strecurat neobservat, ducându-se la cabina de T. F. F. unde a început să transmită o telegramă necifrată :

...Crucişătorul „Regele Carol" a fugit în...." când chiar în momentul acela braţele vânjoase ale botsmanului român Iacoblev, l'au înşfăcat şi telegrama a rămas neterminată...

La percheziţie am găsit un browning nepredat şi deaceia a fost băgat imediat la carceră, ca unul ce nu s'a supus ordinelor.

Vesel, fără şapcă, am ieşit pe puntea superioară, începând să fac încolo şi încoace sute de paşi ; purtându-mi în vânt figura emoţionată. Eram cuprins de cele mai variate sentimente. Simţeam că s'a terminat un capitol al vieţii mele şi că din acest moment deschid un nou capitol şi intru într'o nouă viaţă complect necunoscută. Dar dintre toate aceste sentimente, cel mai mare şi mai îmbătător a fost sentimentul victorii mele.

24. LA POSTURILE DE LUPTA.

...Soarele ieşea din mare... Cel mai frumos revărsat de zori din viaţa mea.

Ridicarea soarelui deasupra mării calme era splendidă !...

— Soarta ne ajută... mă gândeam... Ce admirabil timp !...

Crucişătorul continua să meargă cu toată viteza în drumul West curat. Căutând să fim cât se poate mai departe de Sevastopol, mergeam la o distanţă de o sută mile de coasta Anatoliei. Ajungând mai aproape de peninsula Sinope, am pus cap N-W, ca să nu ne apropiem prea mult de ţărmul turcesc. Pe la orele 9 dimineaţa, am prins un radio cifrat al Statului Major din Batum, către Savastopol :

— „Crucişătorul „Regele Carol" a plecat astă noapte în direcţie necunoscută. Presupunem că a fugit în România !"

La miezul zilei am prins şi răspunsul din Sevastopol :

— „Primul şi al doilea divizion de distrugătoare, au plecat din Sevastopol pentru prinderea „Regelui Carol".

Când am cetit această telegramă, am înţeles că nu suntem încă afară de pericol şi hotărâsem a lua toate măsurile posibile.

Ne făceam calcule. Presupunând că un distrugător ne descoperă, acesta are în afară de 12 tuburi de lanstorpile, patru tunuri de 105 mm., adică aproape exact ceeace aveam şi noi. Desigur, din primul moment nu vor trage în noi. O să înceapă întâi cu tratative pentrucă nu va fi la curent cu ce s'a petrecut.

La sosirea lui, trebue să avem cel mai paşnic aspect şi chiar vom ridica pavilionul roş, ce-l purtau toate vasele flotei de Marea Neagră şi pe care pentru prima oară nu-l mai ridicasem dela plecarea noastră din Batum, pentrucă acum mergeam fără pavilion.

Ca să putem să tragem în el cu eficacitate, hotărâsem să-l lăsăm a se apropia cât mai mult şi fără nici o somaţiune, să deschidem un foc de uragan asupra lui. Numai aceasta ar fi putut fi mântuirea noastră.

Aliniind pe toţi Georgienii pe punte, le-am explicat detailat planul meu, spunându-le că din momentul acesta, noi lucrăm de comun acord cu ei şi că trebue să fim gata pentru respingerea ataculuí.

Gornistul a sunat semnalul : „la posturile de luptă" şi timp de două ore, am făcut exerciţii la tunuri, lăsând apoi tunurile încărcate cu proectile de luptă. Tunurile au fost acoperite cu capoate, ca să aibă un aspect cât se poate de paşnic, iar lângă fiecare, am lăsat un schimb de tunari. Pe lângă aceasta, am întărit şi cartul punând un om de veche în gabie. Făcând o distanţă destul de mare dela peninsula Sinope, am pus din nou cap. W, şi în modul acesta am mers fără nici un incident, prinzând din când în când telegramele ce schimbau între ele distrugătoarele, trimise în urmărirea noastră.

Timpul continua să fie splendid...

In seara de 31 Martie, am sosit la meridianul farului „Olinka" şi am pus cap Nord, ca să ne apropiem mai mult de uscat. Descoperind farul, hotărâsem să stăm ancoraţi până dimineaţa, pentru că noaptea ne feream să ajungem la Sulina, ţinta călătoriei noastre, ştiind că toată distanţa în faţa intrării este minată.

Am stat ancoraţi toată noaptea, iar la orele 7 dimineaţa am plecat, mergând tot timpul fără pavilion în vederea unei coaste nisipoase şi monotone...

La orele 7.55 botsmanul Iacoblev, din ordinul meu, a legat pe saula dela pic, un enorm „Tricolor Românesc"; la fel, pe saulele catargelor. Tot echipagiul românesc, liber de cart, a fost chemat pe puntea superioară şi aşezaţi în linie pe 2 rânduri, făcând un fel de gardă la pavilion.

Exact la orele 8 a răsunat vechea comandă, pe care mai toţi de mult nu o auzisem :

— „Atenţiune !... Pavilioanele sus !".

Gornistul a început să cânte, garda a luat armele pentru „onor" şi încet, foarte încet, lucind sub soare, s'au ridicat pavilioanele tricolore. Feţele tuturora erau pline de bucurie şi solemnitate.

Aceasta a fost la 1/14 Aprilie 1918, orele 8 dimineaţa.

Pe la orele 9, am sosit în faţa Sulinei.

Ne-a întâmpinat pilotina cu pilotul trimis de Căpitănia Portului.

Am început să acostăm la pontonul pe care se strânsese o mulţime de lume.

In fugă, m'am suit pe comandă şi scoţând şapca am strigat :

— „TRAIASCA ROMANIA" !...

— „URAaa !... URAaa !... URAaa !...", mi-a răspuns echipagiul cutremurând văzduhul !...

24. IN ROMANIA.

...După ce schela a fost pusă pe ponton, autorităţile româneşti s'au urcat pe bord. Primul care a păşit pe punte a fost Comandor Botez Eugen, Căpitanul Portului Sulina.

Am intrat toţi în careu, unde în mod solemn, le-am cetit un act de predare al crucişătorului, scris de mine în timpul călătorie dela Batum la Sulina şi semnat de toţi ofiţerii!

Actul cuprindea în esenţă următoarele:

— *„După pacea dela Brest-Litovsc, socotind războiul ca şi terminat, noi ofiţerii din flota Mării Negre, predăm crucişătorul auxiliar „Regele Carol", legitimului său stăpân, Ţării Româneşti, în următoarele condiţiuni:*

I. — *Patru tunuri calibru 105 mm. şi toate proectilele, precum şi postul de T. F. F. trebuie să fie înapoiate guvernului căruia aparţin, când acest guvern va fi recunoscut de tot poporul rus şi ţările străine.*

II. — Toţi ofiţerii, care au servit pe crucişător, au voie să rămâie să trăiască în România, sau cu concursul Guvernului Român a pleca în Rusia sau în Franţa.

III. — Toţi Georgienii, fiind aduşi cu forţa, cu ajutorul Guvernului Român trebuie să fie repatriaţi".

...După câteva zile, răspunsul afirmativ a fost primit telegrafic, fiind dat de primul ministru Marghiloman.

Pe crucişător a fost ridicat pavilionul român de război, iar noi am plecat pe Dunăre, scoborând pe urmă prin braţul Kilia până la Kilia-Veche, unde era Baza Marinei Militare Româneşti.

A doua zi, am fost invitat la dejun de către comandantul flotei, d-l Comandor, pe atunci, V. Scodrea. Mă simţeam foarte mulţumit văzându-l, deoarece îl cunoşteam încă înainte de revoluţie, când eram cu detaşamentul flotei ruseşti pe Dunăre. In timpul dejunului, Comandantul mă întrebă, ce intenţionez să fac cu provizia ce aveam la bord?

— Tot ce vreţi D-voastră, Domnule Comandor, căci provizia ca şi crucişătorul sunt acum la ordinele d-voastră.

— Foarte bine!... zise dânsul. Atunci predaţi provizia convoiului marinei!

...Aşa s'a şi făcut...

După câteva zile, am terminat predarea crucişătorului nolui său comandant d-lui Lt.-Comandor Koslinschi.

Inainte de aceasta, toţi Georgienii au fost trimişi, după înţelegerea cu comandamentul German, prin Odessa, iar noi toţi luându-ne rămas bun dela echipagiul românesc, şi dela dragul nostru crucişător, pe care am vieţuit atâta, am plecat în Galaţi şi mai pe urmă la Vaslui, unde am stat vr'o trei săptămâni pentru regularea situaţiei.

Am plecat apoi la Iaşi, unde mi-a fost dat tot concursul, pentru repatrierea ofiţerilor.

In curând au plecat şi ei spre Odesa...

...Singurul care a rămas... am fost eu, hotărând odată şi pentru totdeauna să-mi leg viaţa de noua mea patrie!....

EPILOG.

Aprilie 1931.

Făceam o excursie la Constantinopol, c'un grup de turişti.

Sosim seara la Constanţa, pentru a ne îmbarca pe un vas al Serviciului Martitim Român.

Plecat în grabă cu grupul, nu cerusem detalii asupra excursiunei.

...Ce surpriză plăcută şi ce bucurie am avut, când la îmbarcarea pe vapor, recunoscui la lumina becurilor, formele elegante ale „Regelui Carol"!...

...Pe punte, printre această veselă şi tânără mulţime care mişună în toate părţile, neştiind unde să se dirijeze, îmi fac drum spre încăperea clasei I-a.

Acolo, în capul scării, sunt întâmpinat de un elegant „steward".

Ii dau biletul....

Mă rugă politicos să-l urmez şi înaintăm...

Scoborâm scara, iar eu complect sigur şi aproape involuntar, merg spre vechea mea cabină, pe care biletul — întâmplător, — mi-o rezervase tot mie...

Ziua următoare, pasager printre mulţi alţii, mă plimbam pe vapor, privind atent toate detaliile...

Mă urc pe comandă, unde sunt întâmpinat de comandantul Hrubes, care mă cunoştea, primindu-mă ca pe un vechiu prieten...

— ...Uite salonul de fumat, frumos şi elegant, în care a fost careul nostru...

...Iată-mă în restaurantul de clasa I-a, unde totul e aşa de confortabil acum, şi unde chelnerii fără sgomot, servesc un copios dejun...

...Fără să vreau, mă gândesc la meetingurile, la ţipetele urii şi luptele pasiunelor de altă dată...

In sfârşit, trec în deliciosul salon „rose" de muzică, în care găsesc o domnişoară stând la pian şi care se acompaniază fredonând o romanţă „en vogue".

...Stau într'un colţ, singur, emoţionat şi ascult un cântec de iubire... pe pace...

Inchid ochii... şi pe ecranul minţei începe să ruleze groaznicul film fantastic... copia scenelor de război şi revoluţie desfăşurate aci, pe acest vapor, pe care am trăit acele tragice momente din viaţa mea.

Căp. ZAGOREANSCHI-KISEL

Păreri asupra vieţii marinăreşti

DRAGOSTE MARINAREASCA.

Marea ne învaţă să răbdăm. Şi tot ea ne învaţă statornicia. Numai o inimă plină de iubire poate sta logodită ani întregi departe de logodnic. Se iubeşte mai puternic în urmă.. dacă nu s'a înecat înaintea căsătoriei. *Geniaux*

MARINARII ŞI FEMEILE

Trăind în singurătate devin tăcuţi şi lipsiţi de îndrăsneală.

Depănând amintirile în clipele de insomnie şi nelinişte îşi creiază încetul cu încetul o existenţă intimă, o viaţă aparte atât de adâncă şi plină de farmec, încât apariţia subită a unei realităţi, ca profilul gingaş al unei tinere femei, le provoacă o emoţie de mirare blândă — încercată uneori şi de copii în faţa unui lucru, care-i lasă câtva timp fără grai, cu privirile uimite şi în suflet cu o veneraţie naivă şi adâncă.

DRAGOSTEA PENTRU MARINARI.

Nu mă mir că fetele îi preferă celorlalţi tineri din societate, fiindcă ei ştiu nu numai să le strângă cuviincios la piept în timpul dansului, dar şi să le povestească întâmplări înspăimântătoare din ţări depărtate şi să le provoace nelinişte prin depănarea aventurilor lor ciudate.

Lipsa, când nu ucide dragostea, o face de o mie de ori mai puternică. In marină nu se iubeşte decât cu pasiune. *Fierce*

Culese de ALBATROS

HERBERT WILLSON

DRAMELE MĂRII

Partea I-a

CORABIA „THE BOUNTY"

CAP. I.

Plecarea. - William Bligh şi Cristian. - Duelul. - Moartea Elenei.

In primele zile ale lunei Decembrie din anul 1787 armarea [1]) brickului [2]) „The Bounty" se desăvârşea la Plymouth, portul cel mai mare din Anglia.

Corabia aceasta trebuia să se ducă în Pacificul Polinezian, pentru a recolta plante tinere, arbori de pâine [3]), merişori de Cithera şi alte esenţe, din această parte a Oceaniei, pe care guvernul englez dorea să le aclimatizeze în colonii. Cu tot aspectul său neînsemnat, — neavând decât două sute cincizeci de tone, — brickul fusese construit în cele mai bune condiţii de confort şi soliditate. Toţi ofiţerii din marina engleză stăruiau să li se facă cinstea de a-l comanda : nava avea de îndeplinit o misiune specială şi fiecare ştia că la înapoiere, vor primi un galon în plus, drept răsplată.

Personalul a fost ales cu îngrijire, dintre sub-ofiţerii şi marinarii cu cele mai bune referinţe în privinţa purtării şi instrucţiunei lor. Societatea regală [4]) din Londra numi ea însăşi botanistul şi grădinarul care trebuiau să însoţească expediţia. Trei aspiranţi [5]). un număr egal de locotenenţi, un căpitan, *master*-ul şi chirurgul îşi luase postul în primire şi corabia era pregătită de mai multe zile pentru călătorie, dar comandantul şi secundul nu erau încă numiţi.

Amiralitatea era asaltată de vizite şi cereri : s'ar fi zis că era vorba de numirea unui comandant de flotă.

In sfârşit, la douăzeci Decembrie apăru o ordonanţă prin care căpitanul de marină William Bligh era numit comandantul lui *„The Bounty"*, iar în urma cererei acestui ofiţer [6]), s'a dat ca secund un tânăr locotenent numit Cristian.

La douăzeci şi cinci ale aceleaşi luni, brickul cu pânzele întinse, străbătea canalul Mânecei.

William Bligh era un ofiţer energic, încercat, instruit, dar severitatea de care dăduse dovadă în timpul serviciului îl făcuse mai mult temut decât iubit de inferiorii săi ; numai Cristian, „ofiţerul ales" de el a fost fericit că va călători sub ordinele lui. Vom vedea că mulţumirea aceasta nu a fost de lungă durată.

Secundul lui *Bounty* navigase de mai multe ori cu Bligh ; mai tânăr numai cu câţiva ani ca el, camarazi de şcoală, nu se îndoia în privinţa legăturilor ce-l uneau de şeful lui şi al rezultatului fericit pentru viitorul său în urma unei călătorii începute în condiţiuni atât de fericite.

Pe navele unde se aflase împreună, cu toată diferenţa de grad, trăise în relaţii prieteneşti, pentrucă fiind amândoi în subordine Bligh, temut de întregul echipaj, nu avusese încă prilejul să-şi exercite autoritatea faţă de prietenul său.

Cristian, care avea un caracter mai blând, era tot atât de hotărât şi energic ca şi comandantul lui *Bounty*. Aceste două temperamente, care se asemănau în multe privinţe, nu vor întârzia să se ciocnească, în noua lor situaţie.

Totuşi, în trecutul lor se afla o taină care trebuia să-i îndemne să se ferească de a călători împreună, în condiţiile primite. Taina aceasta ne va înfăţişa pe cei doi ofiţeri sub adevăratul lor aspect, lămurindu-ne cum s'a făcut că prietenia lor s'a risipit la prima burzuluire a mării. Ce ciudată este această nepăsătoare întindere lichidă pe care omul încă nu a supus'o voinţei sale, decât pentru a-i fi neîncetat jucărie şi sclav. Fără să vorbim de catastrofele de care auzim neîncetat, s'a dovedit că ea are aceiaşi înrâurire asupra sufletului omenesc ca şi asupra corăbiilor ce-i încredinţează soarta. Toţi cei cari au navigat cunosc ceiace se numeşte *răul de mare moral,* provocat de izolare, cadrul restrâns al relaţiilor şi monotonia spectacolului... o corabie, mai ales atunci când face drumuri lungi, fără escală, devine o adevărată închisoare plutitoare. Temperamentele cele mai bine înzestrate se înrăesc, evenimentele cele mai neînsemnate iau înfăţişarea unor adevărate catastrofe. Vine un moment când te saturi de vecin, de tine, de întreaga lume. Dacă faci parte din breaslă, nu îndrăsneşti s'o mărturiseşti, dar fiecare,

---

[1]) *Armarea* unei nave însemnează pregătirea în vederea unei campanii sau călătorii, prin îmbarcarea de muniţii, apă, provizii, echipaj, etc.

Dezarmarea e operaţia inversă, pentru ca nava să intre în rezervă.

[2]) *Brick,* navă cu două catarge şi pânze patrate, la prova cu *flocuri* (pânze triunghiulare) şi la pupa cu *randă,* — pânză trapezoidală. Vechea navă şcoală *„Mircea"* e un brick.

[3]) Câteva cuvinte despre *Arborele pâinei,* după navigatorul Dampier :

Fructul creşte în pomi cam de mărimea merilor. Arborele are un trunchi stufos, bogat în ramuri şi cu frunza de culoare închisă. Fructele sunt rotunde, de mărimea persicelor şi are o coajă moale şi subţire. Când se coc devin galbene. Gustul e foarte plăcut, aromatic şi dulce ca al perelor.

Băştinaşii îl mănâncă în locul pâinei, după ce l'au rumenit în cuptor, până ce coaja începe a se înegri, iar interiorul devine fraged şi alb. Astfel preparat poate dura opt luni.

„In cele două luni cât Lord Ansore a poposit în Takiti, la bord nu s'a mâncat pâine, ci numai fructul acesta. El se poate prepara în mai multe chipuri, a căror descriere ar face să lase gura apă oricărui european.

[4]) *Societatea Regală,* — Royal Institut, — echivalează cu academia de ştiinţe.

[5]) Gradele în marinele străine diferă de cele dela uscat. La noi numai la ofiţerii superiori.

Sublocotenentul e numit *aspirant* la francezi, *cadet* la germani, *midship* la englezi şi nu poartă galoane.

Locotenentul poartă numele de *enseigne, fähnrich,* iar cele două galoane sunt primele ce le coase.

Căpitanului i se zice *Lieutenant de vaisseau, Lieutenant zur See.* Nu odată am văzut în traduceri „locotenentul de vas", în loc de căpitan.

Maiorul, — în marina şi aviaţia noastră *Locotenent Comandor* poartă numele de *Capitaine de Corvette, Korweten Kapitain.*

Locotenentul Colonel, — la noi *Căpitan Comandor,* — e denumit *Capitaine de Fregate, Fregatencapitain,*

Colonelul, — la noi *Comandorul,* — se intitulează *Capitaine de vaisseau, Linienschiffscapitain,*

Comandant e o funcţie, indiferent de grad : cel care comandă nava.

Secundul, indiferent gradul, e ajutorul său. Pe vremea aceia secundul se ocupa numai cu navigaţia. Un alt secund administrativ, în atribuţiile căruia cădea gospodăria, se numea *master.*

[6]) Comandantul unei nave are dreptul a alege şi propune pe unul din ofiţeri.

ofiţer sau pasager, oftează după pământ, a cărui singură apariţie îi va vindeca.

Nu vreau să răpesc poeţilor şi romancierilor, principalele elemente de *atracţie*. Nimic nu e mai frumos ca o mare furtunoasă, ca un răsărit sau apus de soare pe o mare liniştită, dar cu condiţia să le admiri de pe uscat... Omul nu este făcut să trăiască nici în aer, nici pe apă, iar condiţiile fiziologice ale vieţei sale nu le schimbă decât cu preţul multor suferinţe fizice şi morale. Timp de zece ani am călătorit prin diferite ţări ale globului, am străbătut oceanul în toate sensurile, de două ori chiar, era să-mi las oasele în fundul Oceanului Indian ; comandantul Jehenne, cred că-şi mai aminteşte, când ne-a scăpat dintr'un ciclon... am navigat pe îmbarcaţiuni Kanace, cu marinari indigeni, în jurul insulelor şi insuliţelor Australiei şi nu am considerat niciodată marea decât ca un drum periculos, pe care omul este nevoit să-l străbată, fiindcă nu poate face altfel.

Vechiul lup de mare e pe cale de a dispare ; cine ştie chiar dacă a existat vreodată... Am cunoscut câţiva marinari care-şi iubeau

Fructul arborelui de pâine

lej de ceartă între cei doi ofiţeri, cari pentru toată lumea păreau legaţi pe *Bounty* de o prietenie strânsă.

Bligh cucerise epoleţii de locotenent şi Cristian mai era încă sublocotenent, când au fost invitaţi să petreacă vacanţa, la nişte prieteni comuni, din împrejurimile Glascow-ului. Amândoi făceau o curte stăruitoare singurei fete a gazdei — miss Helena — care fiind crescută în libertatea moravurilor engleze, primi imediat ca tânărul şi frumosul sublocotenent să devie adoratorul ei. William Bligh simţi o durere adâncă şi în loc să plece, să-şi mângâe înfrângerea călătorind, preferă să-şi aţâţe neîncetat desamăgirea la priveliştea drăgălăşeniilor cu care fericitul său rival era copleşit...

Se hotărîse căsătoria celor doi tineri, când, într'o zi plimbându-se călare împreună, Bligh, al cărui caracter ciudat şi impulsiv nu se îmblânzise sub lovitura insuccesului suferit, îşi provocă priemeseria, dar fără fanatism. Cea mai mare parte nu şi-o îndeplineau decât din datorie şi ar fi preferat în locul farmecelor cu care a înzestrat-o tradiţia mincinoasă, situaţia mai sigură, mai omenească de tată de familie, trăind printre ai săi. Mai ales ofiţerii, care ajung la un grad anumit, nu mai navigă decât atunci când n'au putut fi detaşaţi la uscat.

Nimic nu e mai interesant de privit, decât un careu de ofiţeri, după o călătorie de trei luni, fără escală. Doctorul şi secundul care prezidează masa, sunt certaţi la cuţite, locotenenţii şi sublocotenenţii au câteva dueluri în perspectivă... deobicei totul se aranjează la prima escală uscatul îmblânzind cele mai rele porniri... însă uneori certurile vechi, redeşteptate în timpul unei călătorii lungi, duc la catastrofe neprevăzute.

O astfel de întâmplare uitată, o rivalitate din tinereţe a fost pritenii la o alergare, care fu primită cu entusiasm de amândoi. Cei trei călăreţi se repeziră peste câmpiile cu bălării în direcţia satului Norton care era ţinta cursei. Distanţa era nouă mille [7]), aproape trei leghe.

Miss Helena, călăreaţă desăvârşită, gonea pe un cal de rasă. După o jumătate de ceas, două treimi din drum erau parcurse, în depărtare Norton se zărea deja şi îndrăsneaţa fată îi întrecuse cu trei lungimi. Cristian se mărginea s'o urmărească, fără să se gândească s'o întreacă, dar Bligh, hărţuit de gelozie şi de instinctele lui de sportman, uitând că avea de adversar o femee, făcu sforţări supreme pentru a câştiga partida. Cu zece minute înainte de a ajunge la ţintă câştigase două lungimi şi nările fumegânde ale calului său atingea coapsele iepei Helenei.

Se făcuse noapte şi cei trei alergători, semănau în negurele crepusculare călăreţilor fantome din basme...

In cele din urmă tânăra fată după ce trecu întâia casă a satului, strigă de trei ori „ura !".

William Bligh se declară bucuros învins şi nu se putu stăpâni de a nu adăuga suspinând, că regretă de a nu-şi putea servi învingătorul ca în timpurile vechi, până la sfârşitul vieţei.

— Infrângerea aceasta, dragul meu, interveni Cristian, ar semăna atunci mai curând unei biruinţe.

Helena murind de sete, intrase în fermă, pentru a cere un pahar cu lapte.

Cei doi bărbaţi rămaseră singuri faţă în faţă.

— Ce te priveşte, răspunse William, mi se pare că nu eşti arbitru, după cât îmi amintesc.

— Nu o lua astfel.

— Cu ce drept te amesteci ? stărui William semeţ.

— Cu dreptul ce-l are orice bărbat de a-şi ocroti logodnica de pretenţiuni necuviincioase, răspunse Cristian, măsurându-şi prietenul.

— Cristian !

— William !

— Incerci să mă provoci.

— Vrei să spui poate că mă dau în lături ?

— Fie ! Când ?

— Când doreşti.

— In ce loc ?

— Ori unde.

— Cu ce fel de arme ?

— Cu cele pe care le vei alege.

---

[7]) Mila dela uscat erea de 1699 metri.

Flota de război este scutul de oţel la adăpostul căreia se desvoltă marina comercială.

C. AMIRAL I. BĂLĂNESCU

Cei trei tineri se întoarseră la pas, discutând, iar nimeni din cei care-i auzea glumind, nu ar fi crezut că William şi Cristian luase hotărîrea să se măcelărească. A doua zi, în zori, cei doi ofiţeri însoţiţi de martorii lor, locotenenţii din horse-guards, pe cari se dusese să-i aducă din Glascow, se băteau în duel cu sabia. Erau amândoi buni mânuitori de spadă. Avură loc trei reprize fără nici un rezultat; toate loviturile ar fi fost mortale, dacă nu le-ar fi înlăturat cu îndemânare. De câteva ori, martorii erau gata să-i aplaude.

Insfârşit, după o nouă reprisă, William Bligh se alese cu pumnul drept străpuns. Nu mai putea ţine arma şi într'un acces

Àrborle de pâine.

de furie neputincioasă, încercă să urmeze lupta cu mâna stângă. Martorii se împotriviră să admită aceste condiţii şi duelul se sfârşi fără voia luptătorilor.

William în culmea furiei refuză să întindă mâna adversarului său.

— Vom continua după ce mă voi vindeca, spuse el.

— La dispoziţia dvs. domnule, răspunse Cristian.

Se întoarseră împreună la castelul din Edwin, discutând ca doi adevăraţi gentlemeni, convenind amândoi să atribue unui accident rana lui William.

Ajungând la castel, aflară dela servitorii înspăimântaţi că în ajun miss Helena se plânsese de o oboseală subită şi că peste noapte starea ei se înrăutăţise.

Doctorul constatase o pleurezie galopantă, datorită, după el, paharului de lapte rece pe care fata îl băuse după cursa nesocotită din ajun şi care suprimase transpiraţia.

După trei zile Edwin-Hall era în doliu, iar William şi Cristian aproape nebuni de durere, însoţeau fata la ultima-i locuinţă.

In faţa mormântului cei doi bărbaţi se împăcară... jurându-şi prietenie veşnică...

Trecuse zece ani, fără ca ei să fi uitat o singură clipă jurământul... Bligh se însurase, căpitan de câţiva ani primise cu entuziasm comanda lui *Bounty*, de pe urma căreia spera să fie avansat la gradul de comandor, după împlinirea misiunei. Cristian rămas credincios amintirei Helenei, se pregătea să primească epoleţii de căpitan, când prietenul său îl alesese ca secund.

Dela groasnicul accident din Edwin-Hall, ei nu se pierduse din vedere, făcându-şi adeseori servicii reciproce. Tatăl lui Cristian neputând duce la bun sfârşit o afacere în care îşi angajase întreaga avere, William Bligh îi puse la dispoziţie întregul capital de care dispunea. In urma acestui ajutor neprecupeţit, bătrânul a fost scăpat, iar dragostea şi recunoştinţa lui Cristian crescuse. Iată de ce a primit să servească sub ordinele prietenului său.

Cine ar fi cunoscut caracterul celor doi ofiţeri, ar fi fost sigur că la prima ciocnire, legăturile de prietenie ce-i uneau se vor rupe.

Prietenia lor ţinuse până atunci fiindcă nici unul din ei nu avusese dreptul să poruncească celuilalt... pe urmă pe *Bounty* mai curând mai târziu, în zilele nesfârşite de singurătate atât de groasnice pe mare, figura palidă a Helenei trebuia fatalmente să se ridice între cei doi ofiţeri.

Nici unul din ei nu se gândea la toate acestea, când corabia începu să plutească sub ordinile lui Bligh, când în seara plecărei ca orice bun englez, salutară cu mâna Marea Britanie, care începea să dispară în cenuşiul înserării.

II. SCANDALUL.

Pe vapoarele engleze de război disciplina este aspră, dar William Bligh nu se mulţumea numai să facă să se respecte prescripţiunile, ci depăşi într'atât măsura, încât peste puţin timp deveni nesuferit întregului echipaj, pe care-l copleşea cu corvezi inutile şi pedepse nedrepte.

In timpul primei luni se stăpâni îndeajuns pentru a-şi cruţa prietenul, care la rândul lui îşi da osteneala să îmblânzească asprimea comandantului. Sincer şi cinstit, îndrăgostit de meserie, lipsit de patimă, secundul, după puţină vreme, dobândi stima şi dragostea tuturor.

Lui Bligh nu-i trebui mult ca să-şi dea seama, dar nu reuşi să ascundă invidia adâncă ce-i produse această descoperire.

Totuşi *Bounty* trecu cu bine capul Bunei Speranţe, străbătu strâmtoarea Sondei, zări ţărmurile insulei Noua Guinee şi făcuse trei sferturi din călătorie, fără ca pe bord situaţia să se fi schimbat. Cu toată violenţa temperamentului său, Bligh îşi da seama că întâmplarea dureroasă ce-l unea de prietenul său, dar mai ales serviciile ce-i făcuse, îl sileau să-şi stăpânească pornirile.

Dar William Bligh făcu o greşeală mare care aduse întreaga nenorocire.

(Va urma) tradus de KORAL

Popoarele care neglijează marea sunt menite să rămână în urma tuturor celorlalte, nişte simple figurante.

CANCELARUL von BULOW

O ZI LA INSULA ŞERPILOR

Ora 5 dimineaţa...

„Hirondelle", pilotina cu care vom pleca peste câteva minute spre insulă, îşi face presiunea, gata să înfrunte marea cea mai furtunoasă...

Pe bord se fac ultimile pregătiri: se întind „chaise-long"-urile, se aşează sacii cu provizii pentru locuitorii insulei, bagajele excursioniştilor, şi însfârşit, aceştia din urmă pe „chaise-long"-uri.

Când totul e gata, un muget de sirenă anunţă plecarea; pe bord animaţie, strângeri de mâini, urări de „voiaj bun" şi într'un colţ, un grup cântă o melodie marinărească...

— „MOLA"... se aude dela comandă şi parâmele cari legau pilotina de ponton, sunt desfăcute, trase pe bord şi aşezate la locul lor, lângă babale. Apoi cu un *„încet înainte"*, strigat de căpitan în „portavoce", vasul începe să se mişte de lângă mal, trepidând sub puterea presiunei şi a rotaţiei elicei, cari nu vor mai conteni până la insulă.

Cu cârma în „banda dreaptă", pilotina face un rondou elegant, lăsând în urma ei un semicerc, desemnat pe luciul Dunării.

— „Toată viteza înainte" ordonă căpitanul prin porta-voce la maşini şi cu cârma revenită la „drept înainte", vasul nostru îşi începe drumul, cu viteza crescândă.

Privim cu toţii spre mare, pe care vom naviga peste câteva minute, întrebători şi cu o oarecare teamă...

— „Ce zici, o să avem mare frumoasă azi?", mă adresez unui marinar.

— „Dimineaţa, da; dar după amiază, la întoarcere, poate să se schimbe, căci a început să bată puţin vânt dela nord", mi se răspunde.

Nu avem perspectivele unei călătorii frumoase în întregime, dar ne mângăiem cu gândul, că poate marinarul s'ar fi putut înşela în aprecierile sale.

In acest timp, am ajuns între digurile ce înaintează în mare şi peste cari, valurile făcute de vasul nostru se luptă pentru supremaţie cu cele ale mării, fiecare voind să treacă peste dig, înaintea celuilalt.

Din când în când, se aude mugetul prelung al unei sirene, care funcţionează cu ajutorul valurilor, situată lângă „bară" pentru a anunţa vaselor, în timp de ceaţă sau noaptea, apropierea portului. Ceva mai departe, un clopot instalat pe o geamandură legănată de valurile mării, sună regulat şi plângător, luându-se la întrecere cu mugetul sirenei, dar întrecute amândouă de murmurul înăbuşit al mării ,care se aude din ce în ce mai puternic.

In plină viteză, trecem pe lângă farurile dela capul digurilor, ce stau de pază credincioase, ca două sentinele la intrarea portului, înfruntând neclintite toate capriciile mării .

Pe rând trecem apoi pe lângă sirena ce-o auzeam, pe lângă clopot şi după aceia, printr'un lung şir de geamandure de diferite culori, cari semnalează drumul ce trebue urmat de vasele cari intră în port.

Pe orizont, înaintea noastră, începe să se zărească mai întâi o pâclă roşie care apoi se întinde tot mai mult, colorând cerul într'un impresionabil roşu, ce se reflectă şi în apa limpede a mării.

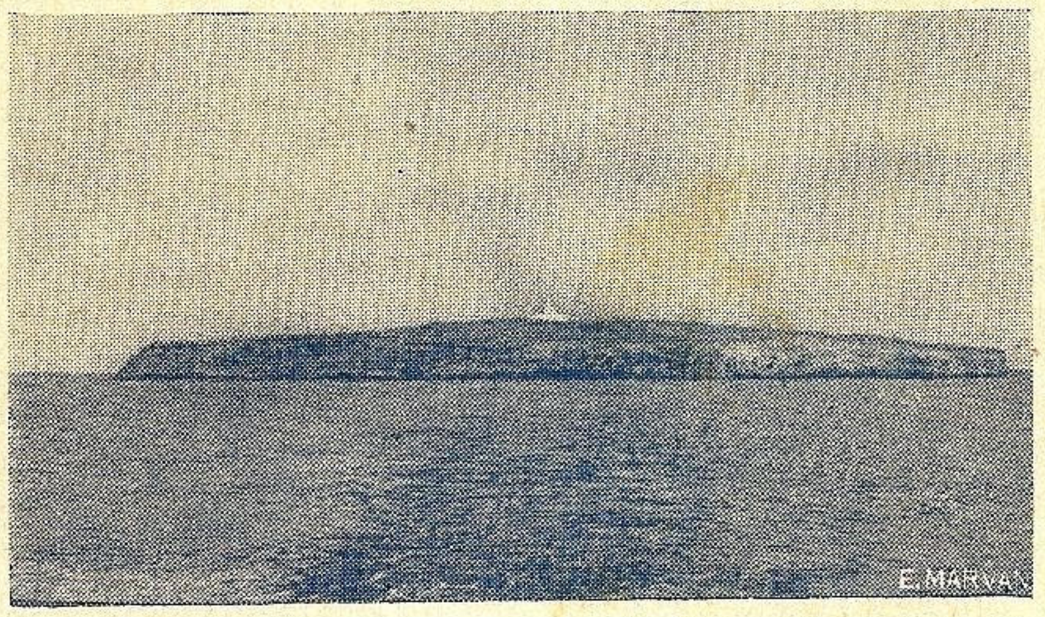
Acum ne pregătim cu toţii să asistăm la un răsărit de soare ce promite să fie interesant. Marea nu este deloc agitată şi numai nişte valuri mici ce lovesc în coastele pilotinei care înaintează cu o viteză de aproximativ 12 mile pe oră, mai turbură luciul desăvârşit al mării.

Orizontul se înroşeşte din ce în ce mai tare, făcând impresia unui gigantic incediu şi apoi încet de tot, după linia orizontului, ca dintr'o prăpastie cuprinsă de flăcări, apare discul roşu ca focul al soarelui, risipind razele sale de lumină pe întinsul nesfârşit al apelor. Vălureţele cari la început semănau cu valurile unei furtuni într'un lighean cu apă, cresc, devenind mai obrasnice şi încep să balanseze puţin pilotina, împrăştiind în acelaş timp îngrijorare printre cei cari se ştiu suferinzi de „rău de mare". Aceştia s'au întins deja pe „chaise-long"-uri, sugând din vre-o lămâie şi aşteptând momentul final. Alţii se plimbă pe punte, oprindu-se — câte unii — să privească prin ferestrele deschise, la maşina vasului, ascultându-i sgomotul regulat şi repede al pistoanelor, ca pe o distracţie interesantă. La postul de comandă, timonierul, cu mâinile pe roata cârmei şi cu ochii când înainte, când la busolă, discută cu un marinar:

— „Cred că la întoarcere vom avea puţină hulă care o să-i mai scuture pe domnii excursionişti", zice acesta, fără a se uita la interlocutorul său.

— „Tot aşa cred şi eu, răspunde marinarul, dar slavă Domnului că o să putem ancora bine la insulă, fără nici o primejdie".

Această a doua afirmare a furtunei ce vom întâmpina la întoarcere, ne-a cam pus pe gânduri, rămânând totuşi cu destul curaj ca s'o înfruntăm aşa cum merită şi ca să gonim gândurile rele, privim în toate părţile, discutând ce ne vine în minte...



Infăţişarea din larg a Insulei

In urma noastră, dâra făcut de vapor, ne urmăreşte continuu şi se pierde departe, în zare, făcând impresia că e aceeaşi dela plecare. Numai din când în când, din cauza drumului ce trebue urmat, o curbă abia perceptibilă, îi schimbă înfăţişarea de linie riguros dreaptă, pentru ca apoi să-şi revie iar şi să aibe aceiaşi înfăţişare ca şi mai înainte.

Oraşul a dispărut aproape complect din vedere şi numai după o căutare atentă, o liniuţă mică orizontală, se mai observă în zarea fumurie, gata să dispară definitiv.

Peste câteva minute nu se mai vede deloc şi ne aflăm numai între cer şi apă, înconjuraţi de jur împrejur de linia uniformă a orizontului, care ascunde după ea şi punctul de plecare şi pe cel de sosire.

Acum nu ne mai rămâne altceva de făcut, decât să ne distrăm privindu-ne între noi, să facem glume pe socoteala celor îmbolnăviţi de rău de mare cari stau întinşi, cu faţa galbenă şi cu privirea cătând în gol, — şi să ascultăm un patefon, a cărui melodie deabia se aude, fiind întreruptă în răstimpuri de zgomotul ce-l fac valurile cari se sparg lovindu-se de vas.

Un cargobot, care desigur va intra în port peste puţin timp, trece pe lângă pilotina noastră, ca un colos, salutându-ne cu trei fluerături, la cari răspundem cu fluturări de batistă şi strigăte cari scot pe marinarii cargobotului de pe unde erau ascunşi, să ne privească.

Peste puţin timp nu-l mai vedem decât sub forma unui punct care se micşorează din ce în ce mai mult, pierzându-se în zare.

La un moment dat, se aude din prova glasul unui prieten, care privea atent înainte, cu un binoclu:

— „Se vede insula"...

Chiar şi cei suferinzi au făcut acum un efort şi ridicându-se depe „chaise-long"-uri, alergăm cu toţii lângă cel ce ne anunţase îmbucurătoarea veste înconjurându-l şi luptându-ne să-i luăm binoclu, singurul existent pe bord.

Intr'adevăr, pe decorul de un splendid albastru al dimineţei de toamnă, se profila, vag de tot, ca un nour ce pluteşte la o mică distanţă deasupra mării ,insula, pe care o doream cât mai aproape. Acum am lăsat toate glumele şi tachinăriile reciproce, privind cu toţii foarte atenţi în direcţia unde peste puţin timp va trebui să se vadă mai lămurit punctul final al călătoriei. Cu cât ne apropiam, puteam observa mai bine silueta masivă a insulei, ce sta singuratică, înconjurată de pustiul imens al mării, şi-i puteam studia mai amănunţit liniile ei drepte, cari fac impresia unui paralipiped cu baza de sus puţin boltită, pe care se află situat farul cu dependinţele lui, văruite în alb şi cu aspect de locuinţă colonială.

Pe bord se fac deja pregătirile de debarcare: se strâng bagajele,

Excursioniştii la picioarele farului din vârful insulei

se pregăteşte ancora şi domneşte aceiaşi animaţie ca şi la plecare.

Ca luate de o mână nevăzută, au dispărut toate durerile, ameţelile şi suferinţele, putându-se citi pe toate feţele o bucurie aproape copilărească. Căpitanul care tot timpul a stat citind o carte şi privind numai din când în când la busolă, acum şi-a terminat lectura, aşteptând să înceapă, la momentul potrivit, manevra de oprire. La o distanţă apreciată de el ca cea mai potrivită, se apleacă peste porta-voce, şi dă ordin la maşini să încetineze viteza.

Zgomotul făcut de pistoane şi cu care ne obişnuisem deja, devine deodată mai slab şi mai rar, semănând cu „tic-tac"-ul unui ceasornic şi apoi când nu suntem decât la aproximativ 20 metri, de stâncile ce ies colţuroase din mare, se opresc de tot, pentru ca imediat după aceia, să răbufnească din nou, făcând înapoi, spre a opri vasul pe loc.

In acelaş moment se aude zgomotul făcut de căderea ancorei, urmată până în adâncul mării de lanţul ei ruginit de ape şi apoi imediat glasul căpitanului în porta-voce, care printr'un „liber" adresat maşinilor, face să înceteze orice zgomot a acestora.

Până să vină barca cu care vom debarca, avem timp să privim insula mai de aproape: stânca eşită din mare — insula — a fost cu mii de ani înainte vârful vreunui măreţ şir de munţi, solizi, căci numai astfel se explică înfăţişarea ei stâncoasă şi cu pereţi prăpăstioşi. Materialul din care a fost clădită, compus din gresii silicioase şi conglomerate, a ajutat şi el, desigur, prin tăria lui, la menţinerea formei ce-a avut-o dela început, împiedicând acţiunea de nimicire şi transformare a agenţilor externi şi interni.

Partea de S .E., unde am ancorat din cauza vântului de nord, e foarte înaltă şi formată din stânci masive, înconjurate de mici colţuri de stânci submarine, ce-şi arată, între coamele a două valuri, vârfurile lor, intimidate par'că de mărimea celor de lângă ele!

Dela ţărm se desprinde o barcă, care saltă pe coamele valurilor ce se sparg sub ea şi înaintează cu anevoie până la vasul nostru, luând primul grup, pe care îl duce pe insulă şi face apoi încă de câteva ori acela şdrum, până când suntem cu toţii debarcaţi.

Conduşi de unul din păzitorii insulei, pornim urcând printre colţurile stâncilor, pe o cărăruie ce nu pare prea umblată, trecând printre adevărate defileuri, până când însfârşit, obosiţi de urcuş şi de povara bagajelor ce le aveam cu noi, ajungem la farul din vârful insulei.

De aci, depe o înălţime de 60 metri, (căci aceasta e înălţimea cea mai mare a insulei) marea ce ne înconjoară de jur împrejur, pare ca o oglindă imensă, ce luceşte sub razele soarelui, cu unduiri rare, cari apar un moment, sclipesc mai puternic în lumina razelor şi apoi se pierd, pentru a apărea altele şi mereu altele.

Ne lăsăm toate bagajele într'o odaie pusă la dispoziţia noastră de păzitori, şi plecăm spre a vizita insula în amănunţime, conduşi de un marinar care-şi ispăşeşte aci o pedeapsă dată de comandantul lui, pentru cine ştie ce faptă! Pe platoul din mijlocul insulei, între ruinele unui templu antic, zărim o grădiniţă de zarzavaturi şi flori, cari cresc ofilite şi arse de puterea soarelui şi de atmosfera sărată.

Probabil că această grădiniţă e singura distracţie a celor 3—4 locuitori ai insulei, căci e foarte îngrijită şi simetric aranjată, cu ronduri circulare şi drepte, cari se îmbie făcând o impresie plăcută.

Hotărâţi să vizităm întreaga insulă dela ţărmuri până la far, în toate direcţiile, nu ne înspăimântă oboseala pe care o vom simţi după colindarea celor 17 hectare (mărimea întregei insule), ci căldura soarelui care devine mai puternică, încălzind stâncile, cari la rândul lor radiază căldura căpătată dela soare, mărind şi mai mult temperatura.

Numai un vânt uşor, a cărui adiere o simţi cu cât te apropii de mare, mai înviorează corpurile noastre din moleşeala provocată de căldură, şi ne mângâiem cu gândul că peste câteva ore vom putea sta la umbră, liniştiţi şi mâncând bine. Tot grupul excursioniştilor se împrăştie pe întreaga insulă, — care încotro — în grupuleţe mai mici, de câte 2—3 inşi. In grupuşorul cu care am pornit eu, se mai află încă 3 prieteni, dintre cari şi un cunoscător al istoricului insulei, care, în timp ce mergem privind atenţi peste tot, ne povesteşte legenda în care...

— „...Zeiţa Thetis a rugat pe Neptun să facă insula aceasta pentru fiul ei Achile, ca acesta să locuiască într'ânsa cu iubita lui, Elena, — Neptun i-a ascultat ruga şi a făcut insula, numită în antichitate *„Leuce"*...

Ajungând la pasagiul acesta, „cronicarul" nostru se opreşte din povestit şi ni se adresează:

— „Veţi vedea imediat dece s'a numit *„Leuce"*, ceiace în românește se traduce *„albă"*, deci *Insula Albă*. Şi într'adevăr, urmându-l, după vre-o 50 metri, privirea ne este atrasă de o întindere mare, albă, care te făcea să te crezi pe o câmpie acoperită de zăpadă.

La început nu ne-am dat seama ce este, dar deodată se auzi, la câţiva paşi de noi, zgomotul unui foc de armă şi imediat zeci de „pescăruşi", aceia cari cu un moment înainte stătea culcaţi pe stânci, se înălţară în aer, scoţând nişte ţipete asemănătoare râsetelor de copii şi împănară văsduhul cu mulţimea lor surprinzător de mare.

Povestitorul nostru ne dădu şi el explicaţia, care acum era de prisos, că din cauza acestor păsări albe cari locuesc aci, insula s'a numit în vechime *„leuce"* (albă). Mai târziu, descoperindu-se printre stânci mulţi şerpi, i s'a schimbat numele în *„Insula Şerpilor"*.

Astăzi însă, nu se vede decât rar câte un şarpe, şi numai pieile celor morţi de mult, piei cari se pot găsi printre stâncile depe toată insula, au mai rămas ca o mărturie a originei numelui actual.

Afară de florile din grădiniţa dintre ruine, pe toată suprafaţa insulei nu se poate vedea decât o iarbă mică, galbenă, nicăeri mai înaltă de 5—6 cm., dând insulei un aspect de stepă şi colorându-i toată întinderea într'un galben cu nuanţe de verde deschis.

Continuându-se expediţia, ajungem la ţărmul de N. W. care e aproape de nivelul mării şi-i mai puţin stâncos decât restul insulei.

Pe aci coborâm pe o cărăruie mică şi ajungem la marginea mării ale cărei valuri lovesc cadenţat, de cine ştie câte mii de veacuri, ţărmul ce se împotriveşte cu tărie la opera de distrugere a apei veşnic în mişcare şi prin care, datorită limpezimei ei de cristal, putem vedea fundul mării la o adâncime de aproape zece metri, ca printr'o lupă.

Pentrucă în apropierea apei simţim o răcoreală care ne mai înviorează, ne propunem să facem ocolul insulei pe malul mării, printre bolovanii rotunjiţi de ape, pe cari trebue să-i ocolim, sau de cari ne servim ca să trecem peste vre-o limbă de apă ce ne stă în cale.

Tot mergând şi sărind, ajungem în dreptul epavei unui vas, care s'a scufundat acum vre-o 20 ani, în timpul unei furtuni, când greşind drumul, s'a lovit de insulă, scufundându-se. Din tot corpul lui, n'a rămas decât prova, ce iese din apa care i-a fost mormântul, şi stă acolo ca o pildă pentru navigatorii cari ar greşi şi ei odată, din cauza ceţei, drumul adevărat.

Pornind mai departe în „explorare de ţinuturi necunoscute", dăm deodată, peste o vastă plajă, dar nu de nisip cum am fi dorit noi, ci de miliarde de mici scoici albe, fărămiţate şi spălate continuu de valuri cari se sparg de ţărm. Cum căldura a ajuns de nesuferit, luăm hotărârea să facem o bae; imediat ne desbrăcăm în costume şi sărim în apa limpede şi curată, îndreptându-ne înotând spre larg. Dar pentrucă apa nu era deloc caldă, eşim imediat pe mal unde ne-am îmbrăcat aşa de repede, de parcă,, ne goneau Turcii" !

După această bae ne-am simţit atât de bine, că am fi fost în stare să ocolim încă de câteva ori insula, fără să simţim nici căldura, nici oboseala... Dar avânturile au fost înăbuşite, deodată, de un alt sentiment: foamea; şi pentrucă se apropia ora când trebuia să ne întâlnim sus la far, cu toţi ceilalţi, pentru a lua masa, şi pentrucă tot numai aveam ce vedea, ne îndreptăm spre far. Am ajuns atât de repede sus, că nici nu am simţit panta ce-am urcat-o, dar flămânzi ca... lupii şi deabia aşteptând să fim serviţi din delicioşul pilaf de scoici de mare, „specialitatea casei", care ni s'a părut din cauza foamei, sau poate era într'adevăr, extraordinar de gustos! Apoi câteva ouă de pescăruşi, găsite printre stânci, au complectat masa, după care, toţi, pe unde am nimerit, ne-am culca să ne odihnim, o odihnă binefăcătoare după oboseala unei plimbări atât de lungi şi atât de interesantă.

Şi tocmai când abia aţipisem mai bine, suntem treziţi din somn de mugetul prelung şi repetat al sirenei vasului, care ne chema la bord, pentru plecare.

Soarele care ne făcuse atâta „sânge rău" cu căldura lui, acum era ascuns între nourii ce se grămădeau pe cer şi măcar acum la plecare, ne lăsa în pace!

Buimăciţi încă de somn, coborâm pe aceiaşi cărărue pe care am venit, şi de sus încă, putem vedea vasul nostru ce părea o jucărie de copil pe întinsul nesfârşit al mării, legănat de valurile ce-şi continuau drumul spre ţărm, după ce au trecut pe lângă şi pe sub el....

Cu aceiaşi barcă cu care am fost debarcaţi, acum ne îmbarcăm, în grupuri mai mici ca la sosire, pentru a evita vreun eventual naufragiu al bărcii ce este asvârlită de colo, colo, de valurile ameninţătoare şi după puţine emoţii, iată-ne instalaţi în cabine sau pe punte, gata de plecare.

Un ultim muget de sirenă cu care salutăm pe cei rămaşi la posturi, pe insulă, şi apoi după ridicarea ancorei, pornim deodată cu toată viteza, înfruntând valurile perpendiculare pe direcţia noastră şi cari imprimau vasului un balans dela prova la pupa *(tangaj)*.

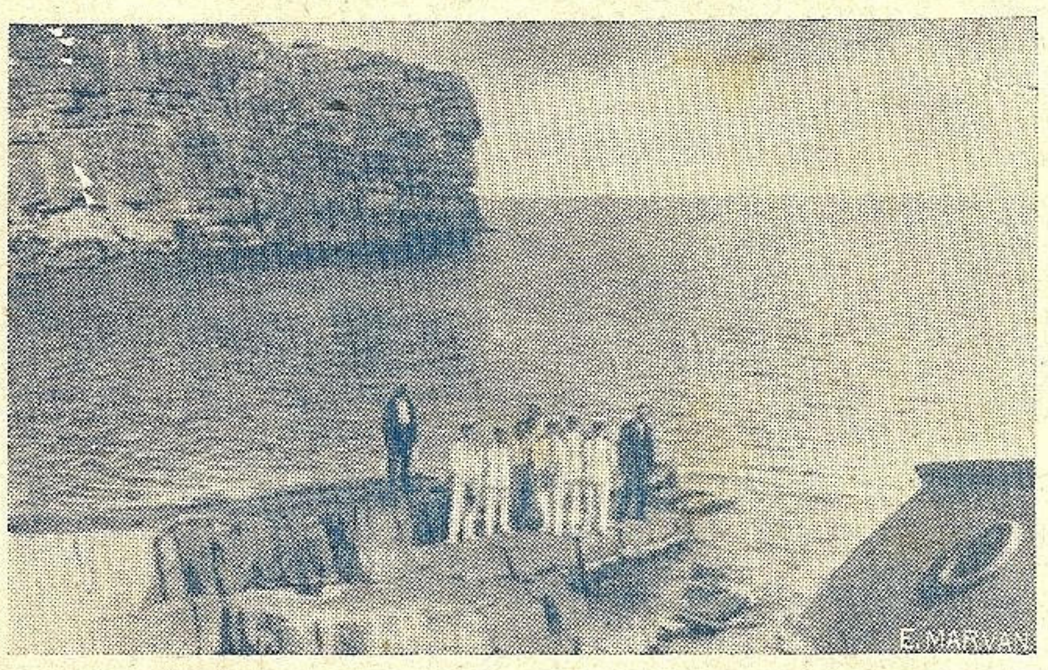
Voia bună domneşte peste tot, cu excepţia celor câţiva, îmbolnăviţi iar de rău de mare şi jos în cabine, unde sunt adunaţi aproape toţi, de frica vreunui val ce-ar putea să ne ude, se cântă, se râde şi se glumeşte.

Printr'o fereastră circulară a cabinei, privim înapoi, spre insulă, pe care o vedem cum se pierde în zare şi de ai cărei locuitori, pescăruşii, suntem însoţiţi o bună bucată de drum, până când din stânca aceia atât de mare, pe care am colindat-o în lung şi în lat, nu se mai vede decât o umbră ce se pierde, înghiţită de întunericul ce începe să se lase, obligând personalul vasului să aprindă lămpile în cabine şi luminile reglementare: roşie la babord, verde la tribord şi albă la catargul din prova.

Şi pentrucă în besna ce ne înconjoară nu putem privi nimic interesant, decât farul depe insulă, a cărui sclipire se vede din 2 în 2 minute şi care începuse să ne cam plictisească, stăm cu toţii în cabine, aşteptând apropierea portului.

Peste puţin timp, începe să se vadă lumina farului observator din port, pe când cel de pe insulă abia se mai zărea ca un minuscul punct alb, — ce sclipea regulat — în noaptea întunecoasă, fără nici o urmă de astre pe firmamentul înourat.

După scurt timp, începe să se lămurească mai bine şi luminile



Un colţ al insulei şi o epavă

colorate în verde şi roşu ale farurilor dela extremităţile digurilor, înconjurate de o sumedenie de semnale luminoase albe, ce păreau nişte licurici, rătăciţi deasupra talazurilor înfuriate ale mării, şi apoi imediat, oraşul, mărginit de un lung şir de lumini, aşezate simetric, una lângă alta, formând o linie luminoasă, ce se pierde brusc după un colţ, care ascunde privirilor restul şirului de lumini.

Cu aceiaşi viteză cu care am pornit dela insulă, intrăm în canal, trecând printre farurile ce păreau nişte fantome albe, pierdute în besna nopţii şi ajungem, însfârşit, în dreptul pontonului la care trebuia să acostăm, puţin cam ameţiţi de balansul necontenit ce-am avut de îndurat, dar mulţumiţi pe deplin de lucrurile frumoase şi interesante pe cari le-am văzut.

Manevra de acostare se face repede; parâmele sunt aruncate pe ponton şi legate de nişte stâlpi de fer, apoi cu un „liber" strigat de căpitan, prin porta-voce, la maşini, vaporul rămâne fără viaţă, obosit par'că şi el de efortul ce l-a făcut.

Peste puţin timp, rămâne singur, părăsit de toţi aceia pe cari i-a purtat în splendida călătorie, pentruca a doua zi, sau chiar mai tjrziu, să gâfâie din nou sub povara celor pe cari îi poartă şi sub puterea presiunei şi să înfrunte din nou cu acelaş avânt, valurile veşnic sbuciumate ale mării.

CHRISTOFOR-DAN SAMSONIC.

Sulina.

CRONICA

Veterani ai mărilor, în activitate de Serviciu

Acest titlu de glorie, poate fi revendicat de două veliere daneze, cari şi azi fac cabotajul pe coastele Danemarcei: *Ana,* e „născută" în 1794 iar *Liza* în 1799, având respectiv *139* ani şi *134* ani vechime. Se pare într'adevăr că sunt cele mai vechi vase din lume, cari mai navigă încă.

Să nu uităm că e vorba de vase construite „în întregime din lemn", cari pedeasupra mai au avut de suportat şi deformări ale corpului, din cauza încărcăturei, ele fiind vase de comerţ.

La noi, *Mircea,* care nu atinge nici jumătatea vârstei celor 2 bunici, putându-le fi nepot, este lăsat în părăsire, şi se vorbeşte de reformarea lui, fără măcar să fi fost examinat în vre-un şantier specialist în construcţiuni de lemn. In timpul acesta, Danemarca are ca vase şcoală, veliere construite în 1852 şi 1867, iar Suedia un velier construit în 1877 !

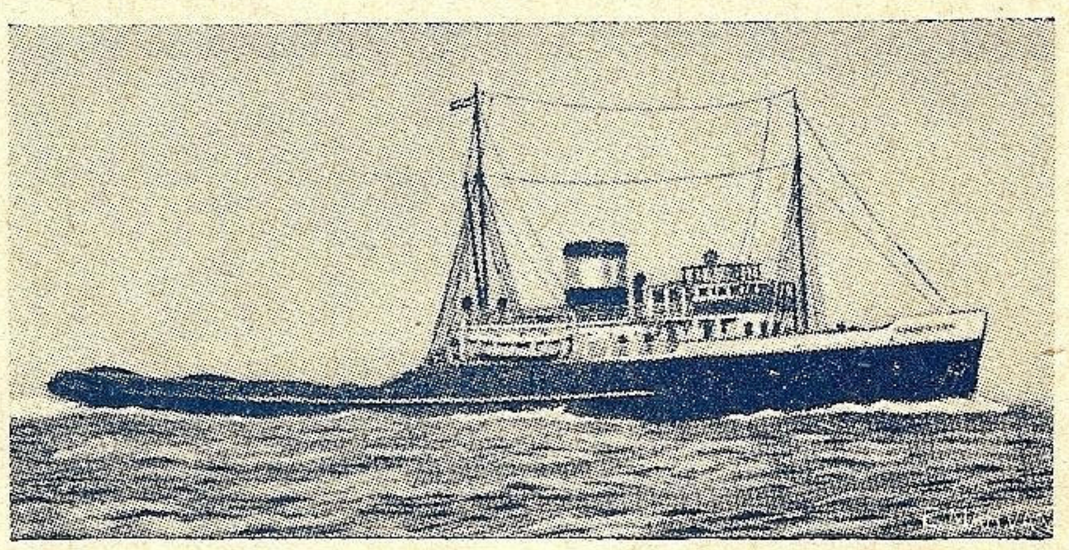
Activitatea Societăţei Germane pentru Salvarea naufragiaţilor în anul 1932.

O dare de seamă a unei societăţi de salvare a naufragiaţilor, este întotdeauna un lucru interesant: cât drame şi câte acte de eroism anonime nu sunt închise în sobra enumerare a salvărilor efectuate. Darea de seamă pentru 1932 a societăţei germane de salvare, prezintă următorul rezultat: S'a dat ajutor, de către staţiunile societăţei, la 14 vase naufragiate, salvându-se 40 persoane, din cari 35 de către bărcile de salvare, iar 5 prin sistemul rachetelor port-saulă. In cursul anului 1933, au fost salvate până la data raportului 33 de persoane, ceeace ridică la 5.348 totalul vieţilor omeneşti salvate, în cei 67 ani de când există societatea.

Cel mai mare remorcher din lume

Este *Zwartezee,* al Companiei Smit din Rotterdam, care l-a trimes în staţiune la Brest, pentru a fi gata să dea ajutor în caz de sinistre maritime, destul de frecvente în acele locuri dificile. El înlocueşte remorcherul german *Seffalke* plecat la Terranova.

Construit într'un şantier olandez, *Zwarte Zee,* are următoarele caracteristici: deplasament 792 tone, lungime 63,40 m., lărgime 9,76 m. şi pescaj 5,30 m. Motoarele sunt 2 Werkspoor (Diesel), cu un total de aproape 5.000 HP., cuplate printr'un cuplar Vulkan.



Remorcherul „Zwartezee"

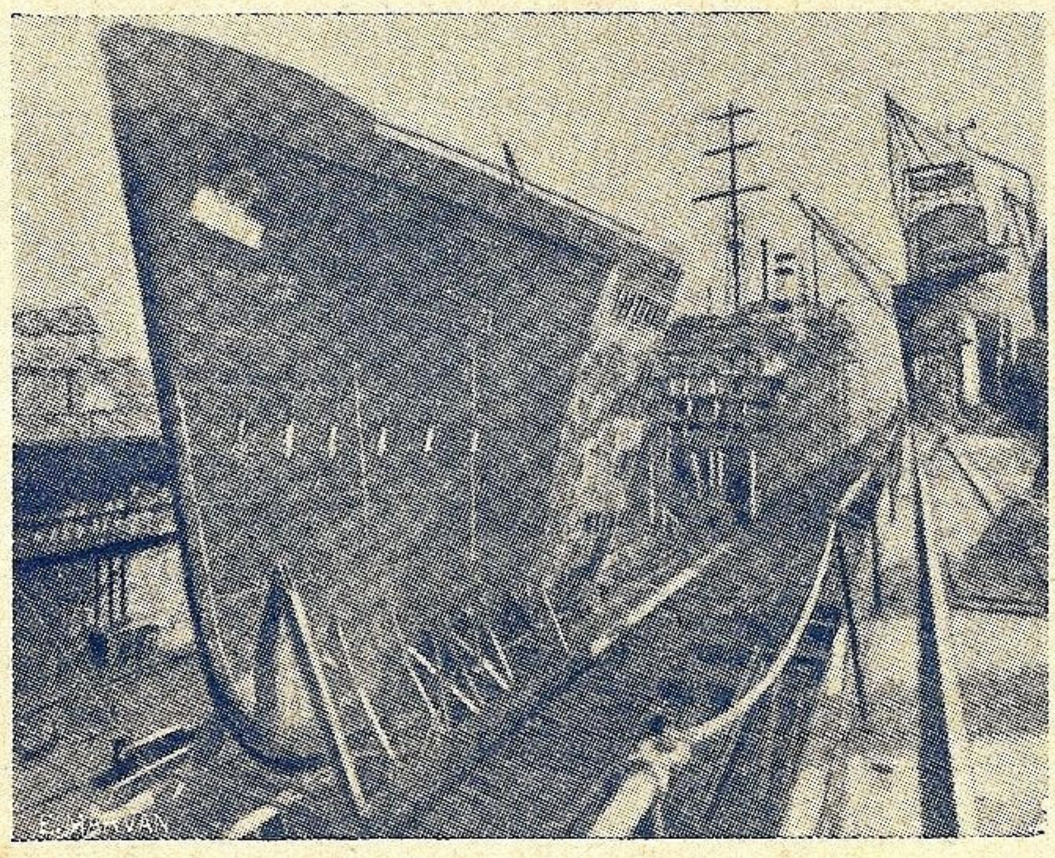
pe un singur arbore; motoarele au câte 6 cilindri, cu 4 timpi, iar evacuarea se face printr'un eşapament. Viteza maximă e de 17 noduri, iar în serviciu e de 12—13 noduri.

Instalaţiile de remorcaj sunt dintre cele mai eficace şi în afară de acestea posedă o pompă submersibilă cu o capacitate de 240 m^3, o motopompă mobilă de aceeaşi putere, precum şi o a 3-a pompă, cu aceeaşi capacitate, pentru nisipuri. Pompele sunt manevrate de o bigă specială.

Postul de telegrafie (1½ kw.) are o bătae de 1.000 mile; echipajul e de 21 oameni. (După „Le Yacht").

Un nou sistem de „întinerire" al vaselor.

Societatea germană „Hamburg-Amerika Linie" a decis în ultimul timp, modernizarea celor 4 pacheboate constituind aşa zisa clasă *Albert Ballin*; renovarea constă — după un sistem foarte original — în tăerea vasului la circa 1/3 dela prova, eliminarea acestei porţiuni şi înlocuirea ei printr'o nouă bucată, mai mare cu 12 metri decât cea veche; lungind aceste vase, se adoptă noul profil de carenă (cu prova în bulb), se ameliorează amenajamen-



Amenajarea unei prove noi la un vas vechi

tele interioare şi se menţine aceeaşi viteză (19.25 noduri), cu o reducere de 8.000 HP. a puterei maşinelor, ceeace se traduce printr'o scădere a consumului de combustibil, deci o reducere a cheltuelilor de exploatare, permiţând amortizarea operaţiunei în circa 3 ani.

Primul vas care a fost suit pe „dokul flotant de operaţie" e *Hamburg,* la care s'au început lucrările în ziua de 2 Octombrie. în acelaş timp, într'un dok separat, era pregătită şi noua secţiune gata de montare. La 13 Octombrie, dokul în care se afla vasul tăiat, a fost lipit de acela ce conţinea „grefa", apoi s'a procedat la apropierea nouei secţiuni, trasă de puternice parâme de oţel; când aceasta s'a apropiat de corpul principal, tablele respective s'au îmbucat una într'alta la centimetru, urmând ca imediat să înceapă operaţiunile de nituire, sudură etc.

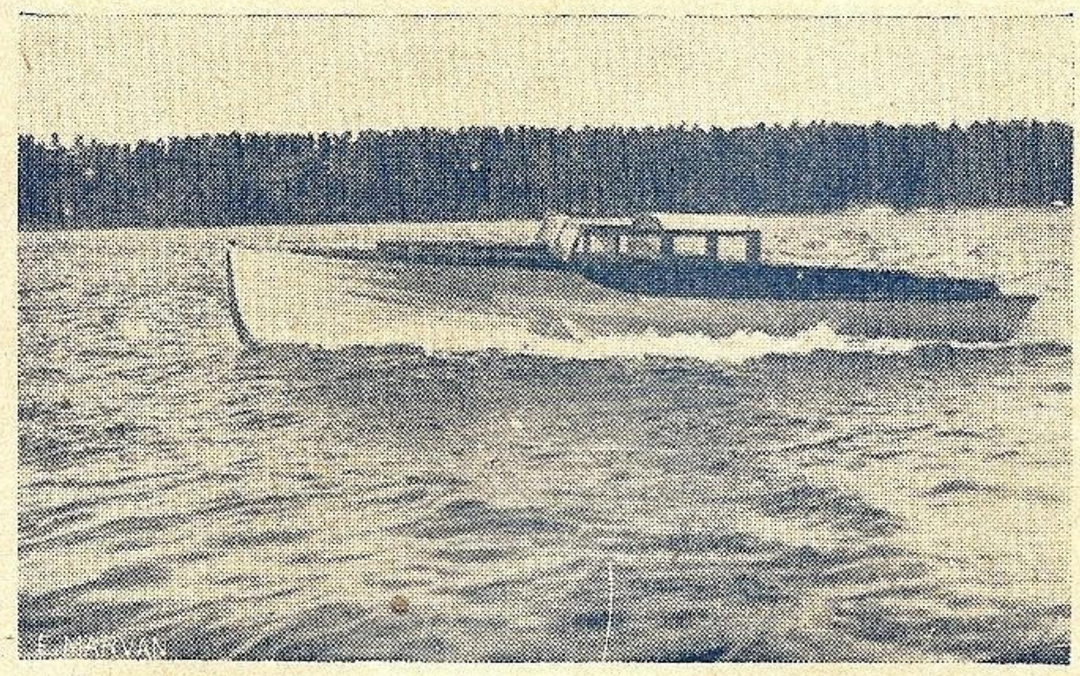
Se contează pe circa 2 luni, pentru fiecare vas, astfel că la începutul lui Julie 1934 ,să se înceapă transformarea pachebotului *Albert Ballin,* ultimul din serie. (Din *Uebersee).*

Propulsorul Voith-Schneider.

In No. 7—8/1932 al revistei, s'a vorbit deja despre acest nou sistem de propulsiune, care combină elicea cu cârma; acum, suntem în măsură a da detalii complecte asupra lui, pe cari le găsim în revista „Die Yacht".

Acest sistem de propulsiune e datorit unei serii de cercetări având de scop a remedia inconvenientelor inerente întrebuinţărei cârmei şi elicei. In adevăr, cârma nu poate lucra decât când vasul e în mers şi mai mult încă, nu lucrează eficace decât când acesta are o oarecare viteză; ori, sunt cazuri foarte frequente când vasul trebue să manevreze cu o viteză cât mai redusă (de obicei în porturi).

Sulina, au abandonat aci şi o foarte bună şalupă cu motor, de care se serveau la vizitarea medicală a vapoarelor ce intrau în Dunăre, prin portul Sulina. De fapt acea şalupă, zisă *„Nr. 8"* trebuia să rămâie moştenire Serviciului Sanitar al gurilor Dunărei, după cum a încuviinţat atunci şi Ministerul de Război, de comun acord cu Ministerul de Interne, de care ţinea pe acele timpuri *). Nu ştim însă din ce cauză, aceste hotărâri n'au luat fiinţă, aşa că mulţi ani după războiul mondial, personalul sanitar din portul Sulina s'a



Noua şalupă a serviciului sanitar român din Sulina

servit de aceleaşi mijloace primitive de acum o jumătate de veac, ori de îmbarcaţiunile C. E. D.

Această stare de lucruri nu s'a schimbat decât la venirea în capul acestui serviciu a d-lui *Medic General Dr. V. Panaitescu,* actualul Director al Serviciului Sanitar al gurilor Dunării, precum şi Director al Serviciului Medical C. E. D. şi Preşedinte al Secţiunii Sulina a L. N. R.

Cu spiritul D-sale de organizare, printre alte renovări şi ameliorări importante aduse Serviciului Sanitar al porturilor dela gurile Dunării, din Sulina ,s'a gândit şi la îmbunătăţirea mijloacelor de transport în chestiune. La început, d-sa a înzestrat acest serviciu, ca şi după numeroase examinări de oferte şi cataloage, s'a merile anterioare ale acestei reviste, de către d-l Iliescu-Brânceni.

Era un pas înainte, însă chestiunea nu era pe deplin rezolvată

Abea în anul curent, după multe consultări cu persoane competinte în materie, printre care este în special *D-l Dr. V. Strajan,* actualul prim medic ajutor technic şi administrativ al numitului serviciu , ca şi după numeroase examinări de oferte şi cataloage, s'a comandat, cu binevoitoarea aprobare a d-lui Ministru Plenipotenţiar Const. Conţescu, delegatul României în Comisiunea Europeană Internaţională a Dunării, şalupa cea mai potrivită din toate punctele de vedere, pentru scopurile sanitare ale portului Sulina, şalupă care, în ziua de 1 Decembrie 1933, a arborat pentru prima oară, pavilionul Românesc.

Caracteristicile ei sunt următoarele : Lungimea 9 metri, lăţimea 1.90 m. Construcţia din lemn de pin galben şi mahon. .Are locuri pentru 12 persoane. Este înzestrată cu un motor Penta de 25 cai, dând o viteză de 12—14 zile cu 1200 rotaţii pe minut. Combustibilul întrebuinţat este benzina, iar consumaţia este de 7 litri pe oră. A fost construită de către uzinele Penta din Suedia şi a costat, loco Sulina, 200.000 lei.

Inzestrarea portului Sulina cu această şalupă, pe lângă faptul că constitue o preţioasă achiziţie pentru proprietarul ei (Serviciul Sanitar) dar va constitui, credem şi un stimulent pentru unii sportivi moto-nautici dela noi, precum şi un model de imitat pentru constructorii de bărci şi şalupe din porturile noastre.

UN DOBROGEAN

*) Direcţiunea generală a serviciului sanitar, căci nu se crease încă Ministerul Muncii, Sănătăţii şi Ocrotirilor Sociale, care există astăzi.

CHINA.

Pregăteşte un plan quinquenal (sunt doar la modă !) pentru crearea unei flote de război, care va fi compusă în primul rând din 2 crucişătoare, 4 distrugătoare şi 4 submarine.

FRANŢA

In ultimul timp au fost revizuite în arsenal crucişetoarele *Foch, Colbert Tourville* şi *Suffren.* La probe au menţinut timp de 2 ore viteza de 32 noduri.

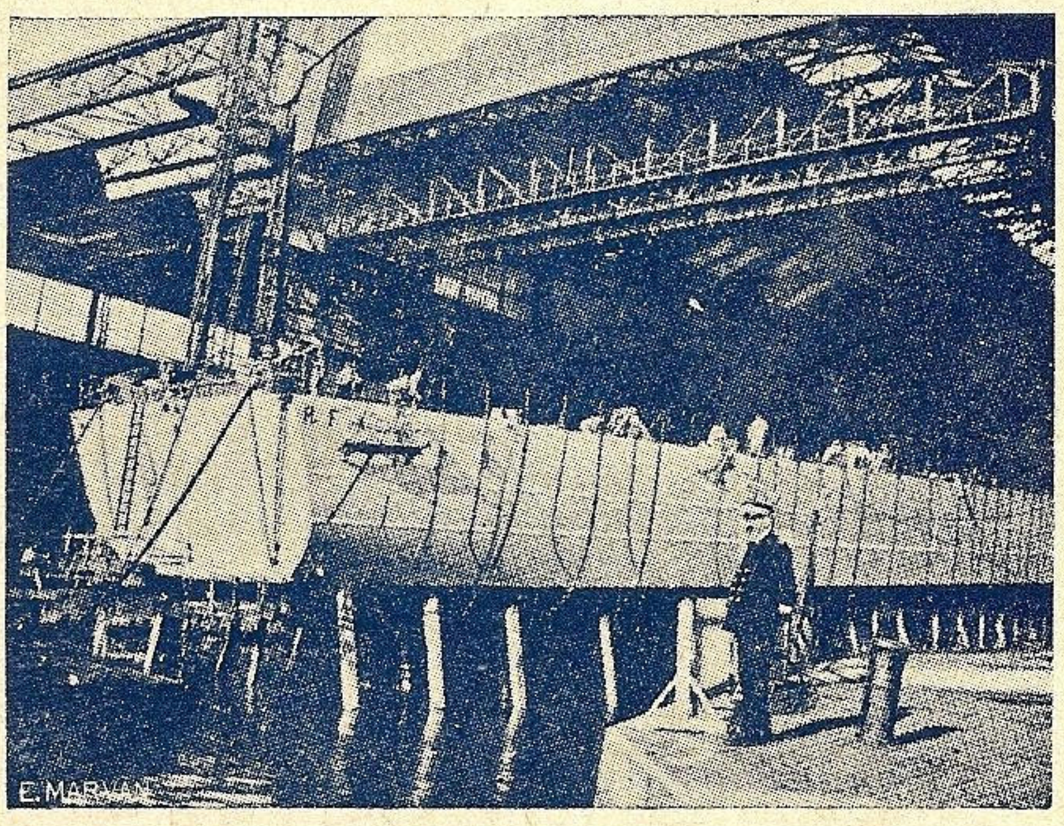
Contratorpilorul *Milan,* nou construit, a dat la probe rezultate cari au întrecut orice aşteptări, 43,8 noduri la o putere de 83.000 cai.

Deasemeni noua vedetă torpiloară anti-submarină de 19 tone are o viteză maximă de aproape 100 kilometri.

Sunt cifre cari arată destul de clar că Francezii au uat importanţa cuvenită şi acestei importante arme în războiu naval modern, care este *„viteza".*

☐ Pe coasta Annamului vor fi amenajate câteva baze navale pentru submarine.

☐ La Brest a fost lansat, crucişătorul *La Galissonière ;* el are caracteristicile următoare: deplasament 7.600 tone Washington, lungime 179.50 m. ,lărgime 17.48 m. şi pescaj 5.30 m. Este armat cu IX piese de 152 mm. în trei turele triple, VIII de 90 mm. şi II tuburi L.T. duble de 550 mm. Turbinele de 87.000 HP. vor da o viteză prevăzută de 32½ noduri.



Lansarea crucişetorului „La Galissonière"

Marchizul *La Galissonière,* a fost numit de Ludovic al XV, în 1756, în timpul războiului de VII ani, Locotenent General al Armatelor Navale şi însărcinat cu comanda escadrei din Mediterana, destinată a lupta contra englezilor ; în faţa insulei Minorca, la Port Mahon, întâlni pe amiralul englez Byng, pe care îl învinse complect, dar în cursul aceluiaş an muri. Byng, întors în Anglia, fu acuzat pe nedrept de trădare şi împuşcat pe puntea vasului său amiral.

☐ Crucişătorul *Jean de Vienne,* de acelaş tip, va fi terminat anul acesta, iar în anul următor se pare că se vor pune în şantier alte 3.

☐ Sunt în construcţie actualmente 4 avizouri de escortă, vase de 600 tone, cu circa 36 noduri viteză şi rază de acţiune 1.800 mile (cu 18 noduri); armamentul e compus din II piese de 100 mm., V mitraliere şi 3 tuburi LT. de 400 mm. Aceste vase sunt destinate a escorta convoiuri de vase de comerţ, sunt deci un tip creat de experienţa războiului, iar construcţia lor e datorită învăţămintelor recentelor manevre navale.

Cele 4 în construcţie poartă numele de: *Melpomène, Flore, Pomone* şi *Iphigénie,* iar cele 4 comandate: *Bayonnaise, Cordelière, Poursuivante* şi *Incomprise,* toate nume de fregate ce au ilustrat marina cu vele. In fine cele 4 prevăzute: *Branlebas, Bouclier, Bombarde* şi *Baliste,* poartă numele distrugătoarelor vechi, cari s'au distins în războiul mondial.

☐ In curând vor fi condamnate şi vândute următoarele vase de război: crucişătorul *Mulhouse* (ex *Stralsund german,* atribuit Franţei prin tratatul de pace), contratorpilorul *Dehorter* şi avizourile *Bellatrix, Duperré* şi *Montmirail,* după ce de curând fusese vândut crucişătorul *Duchayla* (1895).

☐ S'a pus în program, construirea a 25 de submarine.

GERMANIA

☐ In urmarea programului de propăşire (!) al marinei germane, Amiralitatea a montat pe pupa vaselor de război „crucea încârligată".

ITALIA

☐ In executarea programului 1933—1934, s'au pus în şantier două crucişătoare de 7.000 de tone, cari se vor numi *Giuseppe Garibaldi* şi *Ducadegli Abruzzi.* Armamentul constă din VIII piese de 152 mm., iar viteza va fi mai redusă şi nu va depăşi 34 noduri, în schimb protecţia va fi sporită considerabil. Italia va avea astfel 12 crucişătoare de a 2-a clasă (mai mici de 10 000 tone).

☐ S'au pus în şantier 2 torpiloare de 600 tone, cari par a fi tot un fel de escortatoare.

JAPONIA

☐ Proectează construcţia unor cargobote cu peste 18 noduri viteză, cari vor servi de crucişătoare auxiliare într'un eventual război.

PORTUGALIA

☐ In şantierul dela Lisabona, a fost pus pe cală un distrugător din clasa *Vouga* (1.400 tone şi 36 noduri), care se va numi *Seculo,* fiind al 6-lea al marinei portugheze; celelalte sunt *Vouga, Lima, Tejo, Douro* şi *Dao.*

RUSIA

☐ După unele informaţiuni, guvernul rusesc ar fi transportat câteva submarine din Marea Neagră demontate la Wladiwostok cu transsiberianul, urmând a fi montate acolo, procedeu întrebuinţat de Germania în timpul războiului, când a trimes astfel la Pola câteva submarine pentru a opera în Andriatica.

SPANIA

☐ A pus în şantier la Cartagena primul submarina din clasa D, cu caracteristicile următoare: deplasament 1150/1370 tone, viteza 20.5/9.5 noduri, armate cu 1 tun de 102 mm., 2 mitraliere şi 6 tuburi LT. de 533 mm.; în curând va fi urmat de alte 5 de acelaş tip.

STATELE-UNITE

☐ Crucişătorul *Tuscaloosa,* lansat la 16. XI., este al 16-lea din seria de 10.000 tone şi al 4-lea din anul acesta, celelalte fiind *New Orleans, San Francisco* şi *Minneapolis.*

☐ Programul pe 1934 cuprinde: 1 portavion de 20.000 tone, 5 crucişătoare de 10.000 tone şi armate cu 150 mm., 20 distrugătoare şi 20 submarine.

☐ Numele nouilor vase ce se vor comanda au fost fixate: a) portavioane: *Yortown* şi *Enterprise;* b) crucişătoarele: *Savannah, Nashville, Brooklyn* şi *Philadelphia;* c) submarinele: *Porpoise, Pike, Shark* şi *Tarpon;* a) canonierele: *Charleston* şi *Erie;* e) distrugătoarelor li s'au dat nume de ofiţeri ai marinei americane ce s'au distins în diferite împrejurări.

Distrugătoarele vor fi de tip *Dervey* cu 1.500 *tone,* viteză 37 n, rază de acţiune 6.000 mile cu viteză economică, iar ca armament vor avea 5 piese de 127 mm., 4 de 40 mm şi 2 afeturi de tuburi LT. quadruple de 533 mm.

☐ Chiurasatele *California* şi *Tennessee* (din 1919) precum şi cele 3 ale clasei *Maryland* (1920—1921) vor fi modernizate, sporindu-se protecţia punţilor, mărindu-se unghiul de tir al tunurilor, care e deja de 31° cu 31.000 metri bătae) şi înlocuindu-se direcţia de tir.

☐ Crucişătoarele *Galveston* (1902) şi *Denver* (1899) au fost radiate pentru a fi demolisate.

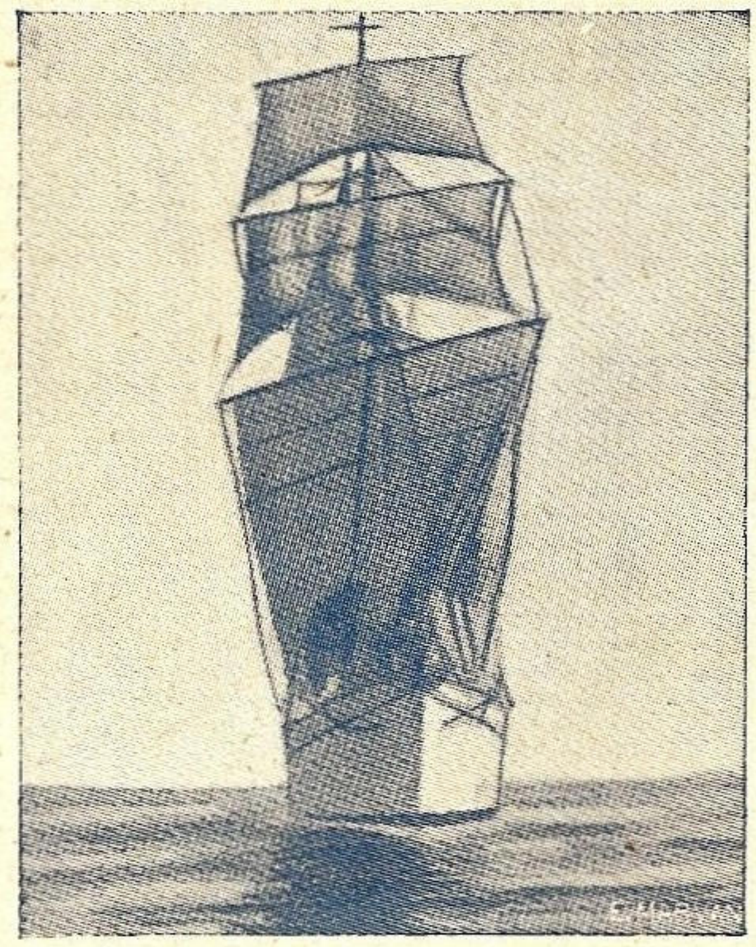
☐ La 29 Octombrie a fost lansat submarinul *Cachalot,* de 1130 tone, din programul 1931; mai rămâne pe şantier *Cutlefish,* de acelaş tip.

☐ Flota americană care era concentrată în Pacific, de mai bine de un an, va trece în Aprilie 1934 în Atlantic, urmând ca în Mai să execute manevrele din Marea Antilelor iar în August să se reîntoarcă în Pacific.

JUGOSLAVIA

☐ Dăm mai jos fotografia noului vas-şcoală cu vele *Jadran* al marinei jugoslave.

☐ Marina comercială se ridică la 188 vase cu peste 360.000 tone.



Nava şcoală jugoslavă „Jadran"

Să nu se uite că vechea Serbie nu avea nici coastă nici marină; actuala flotă are ca punct de plecare cele 100.000 tone atribuite prin tratatul de pace, restul fiind cumpărat dela 1925 încoace.

TURCIA

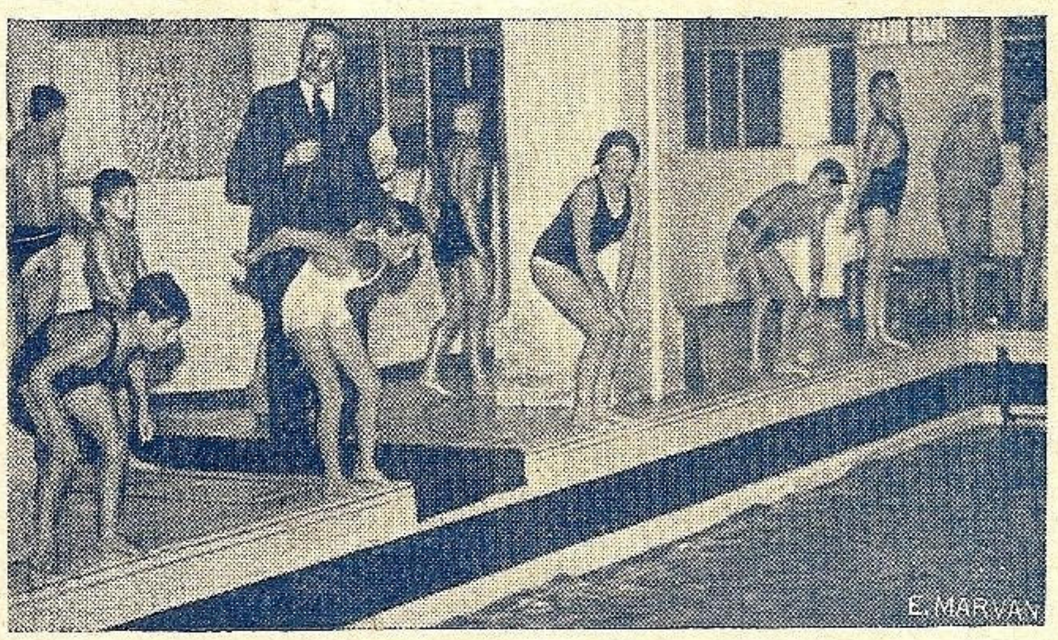
☐ Organizează o societate unică de navigaţie având monopolul cabotajului şi Statul i-a acordat 250.000 lire turceşti pentru cumpărări de vase. Vechea Companie de navigaţie de Stat, „Seir i Sefain" e dizolvată, iar statul va plăti datoriile ei printr'o emisiune de bonuri de tezaur.

Fără a fi luaţi drept revoluţionari, — nu suntem decât simpli observatori, — găsim că un astfel de program ar fi cel ideal! Beneficiile lui ar fi multiple şi de o covârşitoare importanţă.

Va fi suficient dacă am raţiona numai asupra raporturilor de strânsă prietenie ce ar putea lua naştere între elev şi şcoală în aceste condiţiuni fără să mai enumărăm celelalte avantagii în legătură cu sănătatea elevului ce îi vor înlesni posibilitatea de asimilare în domeniul intelectual. In felul acesta elementul sportiv va recrea şi pregăti terenul pentru desăvârşirea elementului intelectual. Va fi, dacă vreţi, o contrabalansare necesară de energii ce va putea crea la un moment dat pe individul perfect echilibrat.

Ştim că acest program enunţat mai sus — program considerat de noi sportivii ca ceva foarte natural, — nu va putea întruni sufragiile acelora cari nu sunt încă familiazitaţi cu ideia sportivă — şi sunt încă totuşi atât de mulţi — că va putea fi luat de aceştia drept o erezie dacă nu chiar o curată anarhie. Bine înţeles nu pentru aceştia scriem.

Sportivul are raţionamentul sănătos, creerul clar; el nu judecă în baza legendelor, ci în baza faptelor. Să nu uităm că sportivii au făcut pentru pacea lumii mai mult decât mulţi diplomaţi, decât multe campanii şi iniţiative lăudabile. Petot globul spiritul sportiv, — fără a diminua pe cel patriotic, — acesta fiind un instinct puternic, — a contribuit pentru a face să se aprecieze geniul fizic precum şi calităţile morale şi intelectuale ale popoarelor.



Plecarea unei echipe de elevi la piscina Hebert

Să nu uităm că foştii noştri duşmani au putut veni în mod liber să-şi dovedească virtuţiile lor sportive pe terenurile noastre după cum jucătorii noştrii au putut stârni admiraţia maselor străine, nutrită de către aceleaşi virtuţi.

Şi pentrucă la începutul acestui articol vorbiam de noul subsecretar de stat francez, m'am gândit că ar fi mult prea frumos dacă şi la noi ca şi aiurea s'ar crea un subsecretariat de stat al cărui titular — dacă la început nu va avea o solidă educaţie sportivă — fapt ce nu-l va împiedica să se pue la curent cu chestiunile ce le va avea de reglementat chiar dela începutul întronării sale — să fie totuşi înţelegător şi plin de bunăvoinţă pentru aspiraţiile sportivilor, cu ajutorul căruia chestiunile nu vor mai fi încurcate, se va putea impune o unitate de direcţie în politica federaţiilor şi celorlalte grupări.

Că s'ar putea obiecta în sensul că din sport nu se poate face un lucru de Stat şi mulţi alţi ar deplânge acest fapt odată înfăptuit, noi totuşi am răspunde cu o adeziune strict personală.

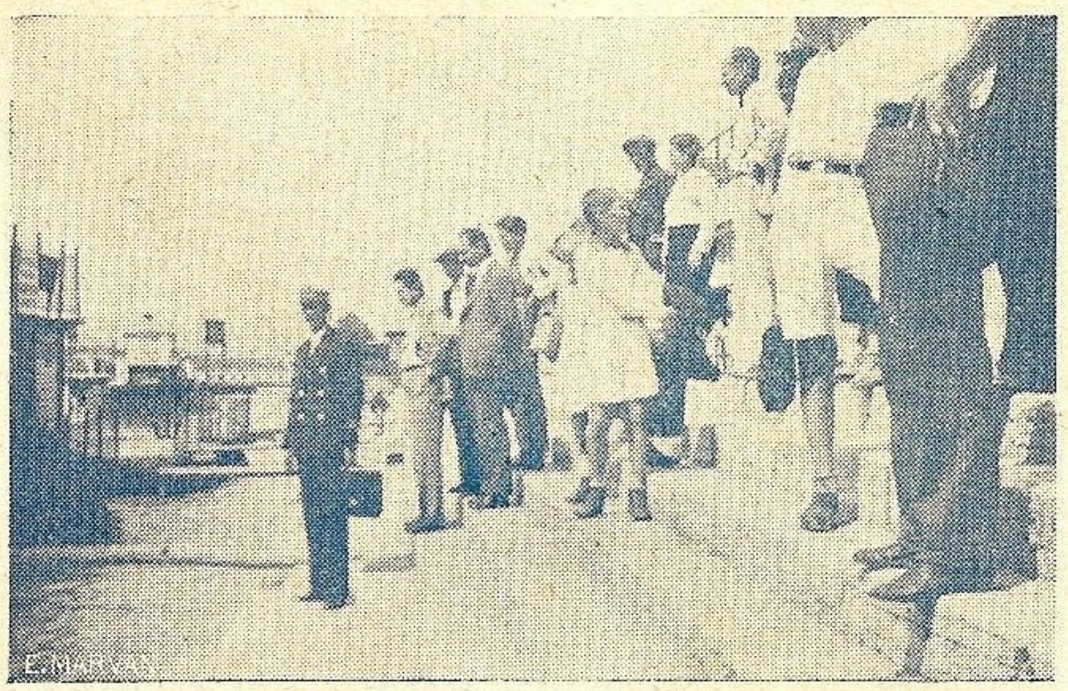
In acest caz Statul, aci ca şi aiurea, va exercita puterea sa atât în domeniul intern cât şi în cel extern, va trebui să reunească celorlalte forţe de cari dispune, acele izvorâte din avântul mişcărei sportive.

Nu credeţi oare că în anumite ocaziuni aceste manifestaţiuni de activitate naţională, transformate în adevărate forţe, nu trebuesc dispreţuite??

Cercetăşia marină

Un raid românesc pe Dunăre

După cunoscutele raiduri făcute pe mare şi pe Dunăre până la Olteniţa de pasionatul yachtsman care este prietenul N. Iliescu-



Şalupa cercetaşilor români admirată la Buda-Pesta
(Clişeu Al. Daia)

Brânceni, şi după raidul întreprins, anul trecut, cu o simplă yolă cu rame şi o mică pânză triunghiulară dela Giurgiu şi Constanţa şi de acolo înnapoi pe Dunăre până la Belgrad, de doi tineri marinari din Clubul nautic dunărean dela Giurgiu şi al echipajului dela Cetatea Albă pe mare şi Dunăre la Corabia, iată că anul acesta am putut înregistra încă un raid românesc pe Dunăre, acela al cercetaşilor marinari din Timişoara, cari au mers până la Budapesta şi înnapoi, cu ocazia celei de a patra Jamboreei internaţionale cercetăşeşti care s'a ţinut la Gödöllö în Ungaria.

Cercetaşii aceştia, făcând parte din echipajul „Bega", de sub comanda d-lui Isaicu şi-au propus să vie la jamboree, pe calea cea mai frumoasă, mai lungă având în vedere îmbarcaţia pe care o aveau şi cu mijloace proprii. Vasul de care s'au folosit, era mica şalupă *„Moş Delamare"*, dăruită echipajului de Liga Navală Română, secţia Temişoara.

Şalupa „Moş Delamare" acostează
(Clişeu Al. Daia)

Şalupa e de tablă de fier, lungă de 5 m., cu un motoraş, destul de mic; chiar în raport cu imbarcaţia, şi acoperită cu o tendă ca să apere întru câtva echipajul, de ploaie şi de soare. In afară de materialul de campament, pe care cercetaşii, şase la număr, împreună cu comandantul lor, l'au avut, căci ei mergeau numai ziua, iar

noaptea campau acolo unde ajungeau, aveau tot materialul de navigaţie, necesar pentru locurile pe care urmau să le străbată, şi în plus dorinţa arzătoare de a ajunge la destinaţie.

Plecaţi din Timişoara în ziua de 1 August, cercetaşii au ajuns la Budapesta pe ziua de 8 August la amiază, când, fiind delegat din partea comandamentului cercetaşilor români, am asistat la sosirea lor. O mare mulţime de curioşi, stăteau pe treptele cheiului, dela picioarele podului Elisabeth privind cu mirare la evoluţiile micei imbarcaţii româneşti.

In aceiaş zi, în calitate de şef al serviciului de presă şi propagandă cercetăşească, am transmis tuturor ziarelor vestea sosirei echipajului românesc, iar revistei oficiale a Jamboreei, i-am dat o dare de seamă în franţuzeşte, care a doua zi a fost citită de zeci de mii de cercetaşi şi cititori streini.

Drumul urmat a fost următorul:

Timişoara-Tisa, pe canalul Bega	115 km.
Bega-Dunăre, pe Tisa, până la Slan Kamen	12 km.
Slankamen până la Bezdan (graniţa Jugoslavă-ungară) .	213 km.
Bezdan-Budapesta	222 km.
Sau în total . .	562 km.

Din aceşti 562 de km. 435 au fost făcuţi în susul Dunării contra unui curent puternic care în unele locuri aproape anihila puterea motorului, împiedicând înaintarea şi aşa îngreuiată de un vânt contrar şi o puternică furtună, care au ţinut mai multe zile.

Iată şi câte-va însemnări din jurnalul de bord:

1 August 1933. — Plecarea din ţară — 11 km. străbătuţi într'o jumătate de oră. Până seara ajuns la Slankamen pe Dunăre, trecând prin Tisa.

2 August 1933. — Slankamen-Novi Sad, 3 ore furtună. Oprire.

3 August 1933. — Novi Sad-Kameniţa, 2½ ore furtună. Vânt incontinuu.

4 August 1933. — Kameniţa-Vukovar, 5 ore de mers. Furtuna incetează.

5 August 1933. — Vukovar-Bezdan, 8 ore de mers.

6 August 1933. Bezdan-Mohan-Tolna, 9 ore de mers, 3 ore oprire.

7 August 1933. — Tolna-Pacs, 8 ore.

8 August 1933. — Pacs-Budapesta, 6 ore.

Consumaţia: 360 litri benzină şi 25 litri de ulei.

La întoarcere cercetaşii au avut acelaş drum, făcând însă numai patru zile.

Acest raid al cercetaşilor marinari din Timişoara, îşi are importanţa lui foarte mare, privită din trei puncte de vedere. Intâi, pentrucă acest raid este primul pe care cercetaşii din Timişoara îl executau în acest fel, apoi pentrucă face parte dintre puţinele raiduri organizate la noi în ultimii ani, denotând năzuinţa tinerilor cerce-

Drumul urmat de echipajul „Bega"

taşi de a se evidenţia şi aşi dovedi calităţile marinăreşti pe care le au, şi, al treilea, pentru că cercetaşii români au fost singurii cari să împrumute calea apei pentru a veni la jamboree, — aceasta făcând-o cu propriile lor mijloace.

Sperăm că astfel de raiduri frumoase îşi vor găsi cât mai mulţi imitatori.

ALEXANDRU DAIA

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

O nouă şalupă cu motor sub pavilion românesc.

Chestiunea transportării repezi, pe orice vreme, a personalului şi materialului sanitar ale unui port, precum şi transportul bolnavilor de pe vapoare la spital pe uscat, mai ales în timp de epidemii, este foarte importantă pentru sănătatea publică.

La Sulina, adică la cel mai important aşezământ sanitar maritim al nostru, multă vreme acest transport s'a făcut cu mijloace primitive: bărci puse în mişcare cu ajutorul lopeţilor sau a velelor. Este uşor de înţeles că, mai ales pe timp de furtună sau de curent mare al apei, acest mijloc de locomoţiune lăsa mult de dorit, implicând pierderea unui timp reţios, ba chiar cu primejdii mari şi, din această cauză, se făcea apel, când timpul era din cale afară de nefavorabil, la concursul Comisiunii Europene a Dunării, care cu multă bunăvoinţă, a pus, când a fost nevoe, vasele sale la dispoziţia Serviciului Sanitar Român al gurilor Dunării.

Insă din mai multe puncte de vedere, nu se putea prea mult abuza de vasele C. E. D. De aceea, cu mulţi ami înainte de războiul mondial, s'a cerut dela Marina militară un vaporaş pentru îndeplinirea obligaţiunilor sanitare din portul Sulina. Cererea a fost satisfăcută şi, un timp oarecare, şalupa militară *„Rahova"*, pe lângă pavilionul său de război, purta în provă şi flamura galbenă a Serviciului Sanitar.

Mai în urmă, cam acum vre-un sfert de veac, Serviciul Sanitar din portul Sulina a încercat achiziţionarea unui mijloc propriu pentru transporturile pe apă, comandând la Rotterdam o şalupă cu motor. Şalupa a fost adusă la Sulina de către unul din vasele S. M. R. şi botezată cu numele *„Ţânţarul"*, nume pe care însă şi l'a desminţit, căci, în loc de a avea agerimea acestei insecte, a refuzat cu încăpăţânare a se mişca din loc.

In toamna anului 1918, Germanii, în graba retragerii lor din

ANGLIA

☐ Se spune că în oţelăriile dela Sheffield, se lucrează intens la probele unor noi tipuri de plăci de chiurasă.

☐ Programul construcţiilor pentru 1933—1934, cuprinde 4 crucişătoare, 8 distrugătoare, 1 Flotillaleader, 3 submarine, 3 dragamine, precum şi un avizou de escortă şi alte vase auxiliare. Construcţiile vor începe în primăvara 1934.

☐ Prima comandă din programul 1933—1934, a fost dată : este avizoul de escortă (convoying sloop) *Bittern,* asupra căruia se păstrează o desăvârşită discreţie.

☐ Primul Lord al Amiralităţei a anunţat de curând o schimbare în programul naval 1933—1934 : cele patru crucişătoare prevăzute (unul de 7.250 tone şi trei de 5.400 tone) vor fi înlocuite prin două crucişătoare de 9.000 tone, de un nou tip, şi unul de 5.400 tone. Hotărîrea a fost luată în urma deciziunei marinei Statelor Unite de a construi crucişătoare de 10.000 tone, armate cu XV piese de 150 mm., precum şi a marinei japoneze, de a pune pe şantier crucişătoare de 8.500 tone, cu acelaş armament. Ar reeşi că şi crucişătoarele britanice vor fi armate în mod similar.

☐ Chiurasatul *Barham* a terminat lucrările de refontă şi a fost rearmat pentru probe ; cheltuelile s'au ridicat la un milion de lire sterline. Este ultimul din chiurasatele engleze, construite în timpul războiului, care a fost refondat.

☐ Se vorbeşte de construirea, în cadrul tranşei 1933—1934, a unui portavion de o concepţie cu totul nouă.

☐ Noua canomieră fluvială *Robin,* construită în şantierul Yarrow va fi transportată la Shanghai în bucăţi şi montată acolo.

☐ S'au început lucrări pentru amenajarea ca bază navală a portului Hong-Kong.

Yachtul *Rover,* pe care marina noastră intenţiona să-l cumpere, a fost vândut de Lordul Inchcape unui american, care a plecat cu el spre coasta Californiei.

BRAZILIA

☐ Noul program naval prevede construirea a 2 crucişătoare moderne (pentru a înlocui vechile dreadnoughturi *Minas Geraes* şi *Sao Paulo,* datând din 1908—1909, şi modernizate în 1919, 1923), urmate de 9 distrugătoare, 6 submarine, 6 dragamine şi alte vase auxiliare. După informaţiuni din sursă japoneză, comenzile pentru aceste vase vor fi încredinţate şantierelor nipone.

☐ Amiralitatea braziliană, înţelegând că nu se poate avea o flotă fără a se avea un vas şcoală, care să formeze ofiţeri şi marinari, a comandat şantierelor Vickers un vas-şcoală cu vele, care se va numi *Almirante Saldanha* (v. No. 4 al rev., pag. 71) el va avea 3.325 tone, şi va fi great ca 4 arbori-barcă, având şi un motor auxiliar Diesel de 1.400 H. P., lung de 93 m., lat de 16 m., cu un pescaj de 5 50 m., acest vas va fi armat cu IV piese de 120 m. m. şi III de 76 m. m. A. A.

ITALIA

Monumentul Marinarilor căzuţi în război

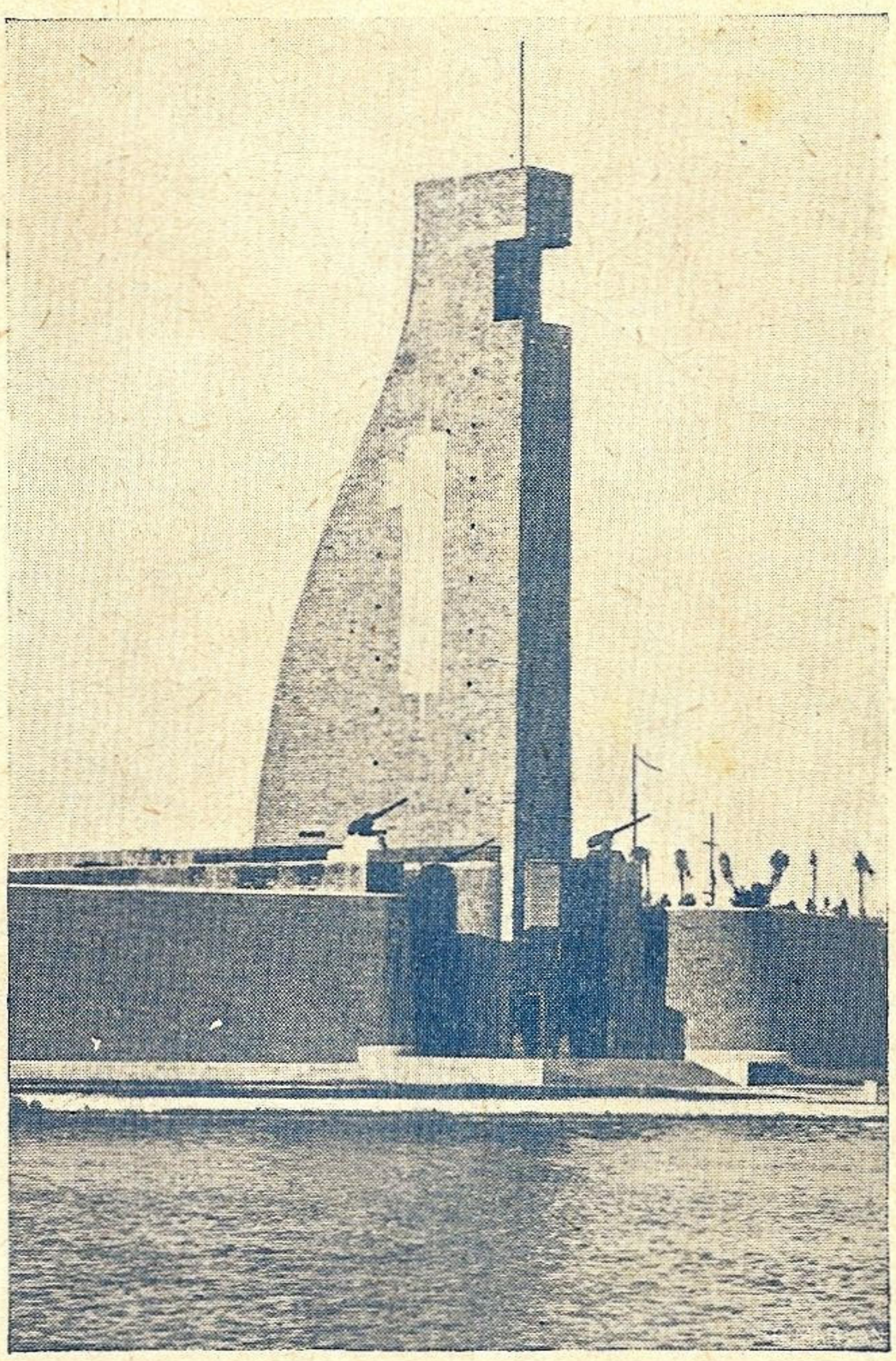
In ziua de 4 Noembrie s'a inaugurat la Brindisi, în prezenţa M. S. Regelui Italiei, monumentul marinarilor căzuţi în război. De obicei monumentele marinarilor înfăţişau o busolă, o ancoră, o ramă ; cel inaugurat e o cârmă colosală înaltă de 53 m. S'a ales cârma ca partea cea mai sfântă a unei nave, în care se încredinţează marinarul, simbolizând *voinţa* la lucru, *inteligenţa* drept călăuză şi *forţa* care învinge.

La picioarele cârmei se întinde o perspectivă de 100 metri, care închide o criptă de 5000 m. patrată, înconjurate de un parc de cedri şi pini.

Monumentul interesează nu numai ochiul, ci şi gândirea.

Datorit inginerului Armando Simoucini, a costat 2.300.000 lire, circa 18.400.000 lei adunaţi de *Liga Navală Italiană.*

Când vor avea şi marinarii noştri, morţi pe vase şi la uscat, ca marinari, infanterişti, artilerişti şi aviatori, monumentul lor ?



Monumentul marinarilor italieni căzuţi în război.

Cala Ligei Navale şi a Yacht Clubului.

Mulţi amatori ar fi dorit să-şi cumpere sau să-şi construiască vase mici de plăcere, dar se loveau de o mare piedică : nu aveau unde să-şi adăpostească îmbarcaţiile, cui să le dea în primire iarna şi unde să şi le poată ridica pentru curăţirea fundului.

Lipsa unei cale atât de simţită, azi a dispărut : la Constanţa, datorită d-lui Amiral Bălănescu, ex. preşedintele secţiei şi actualul vice-preşedinte al L. N. R., a concursului d-lui Inginer Cotovu, s'a construit o cală a L. N. R. şi a Yacht Clubului, lucrare executată de d-l Locot. Ghezzo Eduard cu personalul dat de marina militară.

Cala cuprinde toate instalaţiile de ridicarea yachturilor, pentru care este prevăzută cu o cale ferată care porneşte de sub apă, aşezată pe un dig al cărui capăt este la 4 metri sub apă. Această cale ferată duce până în magazia de adăpost. Pentru ridicarea yachturilor pe cală, s'au prevăzut două cărucioare, pe care yactul se aşează şi apoi este tras sus în magazia de adăpost cu ajutorul a unor vinciuri.

Aceste vagonete pot ridica yachturi până la 12 tone.

Magazia este capabilă să cuprindă, yachtul „Isprava" 12 cutere şi 10 bărci. Actual, în afară de acestea, în magazie se adăposteşte şi yachtul *„Flame"* al d-lui Inginer Caramfil.

Suprafaţa magaziei de adăpost este de 360 metri patraţi (20/18 metri) şi este construită de lemn cu fundaţia de beton armat.

In afară de aceste instalaţii, s'a mai construit o cazarmă în piatră de 6/8 pentru echipaje şi o magazie tot din piatră de 5/4 metri pentru păstrarea obiectelor de inventar.

Secţia Tineretului Universitar

Liga Navală Română, în şedinţa Comitetului Central din 10 Oct. crt. a aprobat în unanimitate înfiinţarea secţiunei de propagandă a Tineretului Universitar „Comandor Eug. P. Botez".

Acesta şi-a ales următorul comitet:

Preşedinţi de onoare d-nii: *R. Franasovici,* Ministrul Comunicaţiilor; *C. Dimitriu,* Ministrul Muncii, Sănătăţii; Comandor *A. Negulescu,* secretarul general al L. N. R.; Profesor *M. Popovici.*

Preşedinte activ: d-l *N. Daraban,* stud. inginer chimist.

Directorul propagandei: d-l *Horaţiu Marc,* stud. Acad. Comer.

Vice-preşedinţi d-nii: *Camil Gheorghiu,* stud. inginer chimist; *Emil Saulea,* licenţiat în litere.

Casier: d-l *Iacob Şoimulescu,* stud. inginer chimist.

Secretar G-ral: d-l *V. Moşoiu,* stud. Academia Comercială.

Secretari de şedinţă: d-ra *Maria Cepariu,* stud. inginer chimistă; d-l *Nicolae Letea,* student.

Bibliotecari d-nii: *V. Moldoveanu-Dunăre,* stud. Acad. Comerc.; *C. Stoianovici,* student.

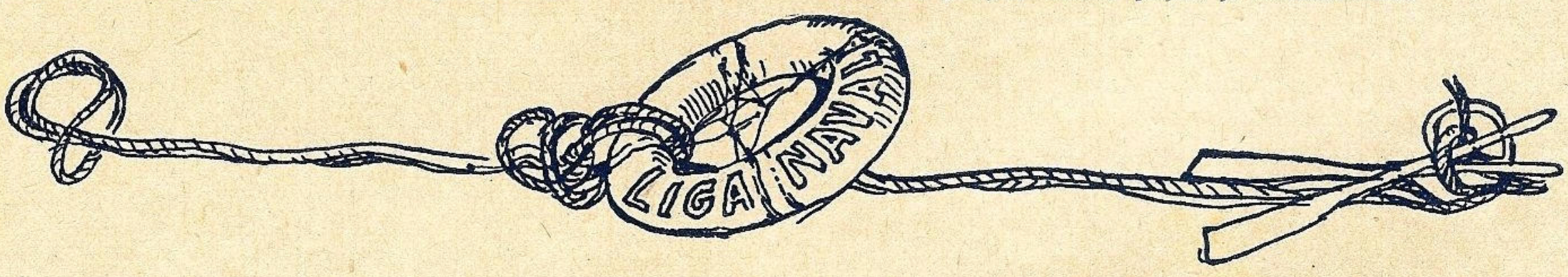
Contenţios: d-l *C-tin Daraban,* avocat.

Membrii de drept: d-ra *S. Popescu,* stud. ingineră chimistă; d-nii: *V. Craifeleanu,* stud. ing. chimist; *N. Teodorescu,* student.

Cenzori d-nii: *Mihail Farcaşanu,* avocat; *Ioan Zurescu,* profesor. *Vasile Sassu,* doctorand în drept.

Liga Navală Română transmite cele mai vii mulţumiri comitetului nouei secţiuni şi speră că prin avântul tineresc şi însufleţirea dragostei pentru Marină, scopul va fi realizat.

☐ *Gara maritimă* din Constanţa, care a fost inaugarată la 15 August, a fost dată traficului. Vasele de pasageri acostează de acum la cheul din faţa ei, iar birourile S. M. R. sa'u şi mutat în noul local. Pe măsura terminărei instalaţiilor se vor deschide şi birourile poliţiei, vămei, poştei şi restaurantului.



† Moartea Amiralului Irimescu Ilie

S'a dus bătrânul amiral Irimescu Ilie, care a servit ţara zeci şi zeci de ani cu cinste şi credinţă desăvârşită.

N'a făcut şcoli speciale străine, dar arta marinărească şi-a însuşit'o el însuş!

A trecut în marină prin toate gradele şi funcţiile superioare. A comandat mai toate vasele noastre de şcoală şi de instrucţie. A fost printre cei d'intâi directori ai şcoalei copiilor de marină, din care au eşit atâţia şi atâţia marinari de război şi de comerţ.

Comandant al bricului-şcoală „Mircea" şi al crucişetorului „Elisabeta" a bătut în lung şi lat de atâtea ori Marea Neagră şi Mediterana!

A fost un adevărat *lup de mare,* totdeauna la postul lui gata de luptă cu elementele naturei pe care le domina cu lunga sa practică marinărească.

Bun camarad, a fost iubit şi apreciat de cei mici, ca şi de mai marii lui!

Veteran al războiului Independenţii, decorat cu Virtutea Militară de Război, moartea lui lasă un gol în lumea marinarilor şi în sufletul celor bătrâni cu cari a împrătăşit vieaţa sa de marinar şi de bun camarad.

Cei cari ne mai găsim azi spre apusul vieţii noastre — îi sfinţim vieaţa trăită între noi.

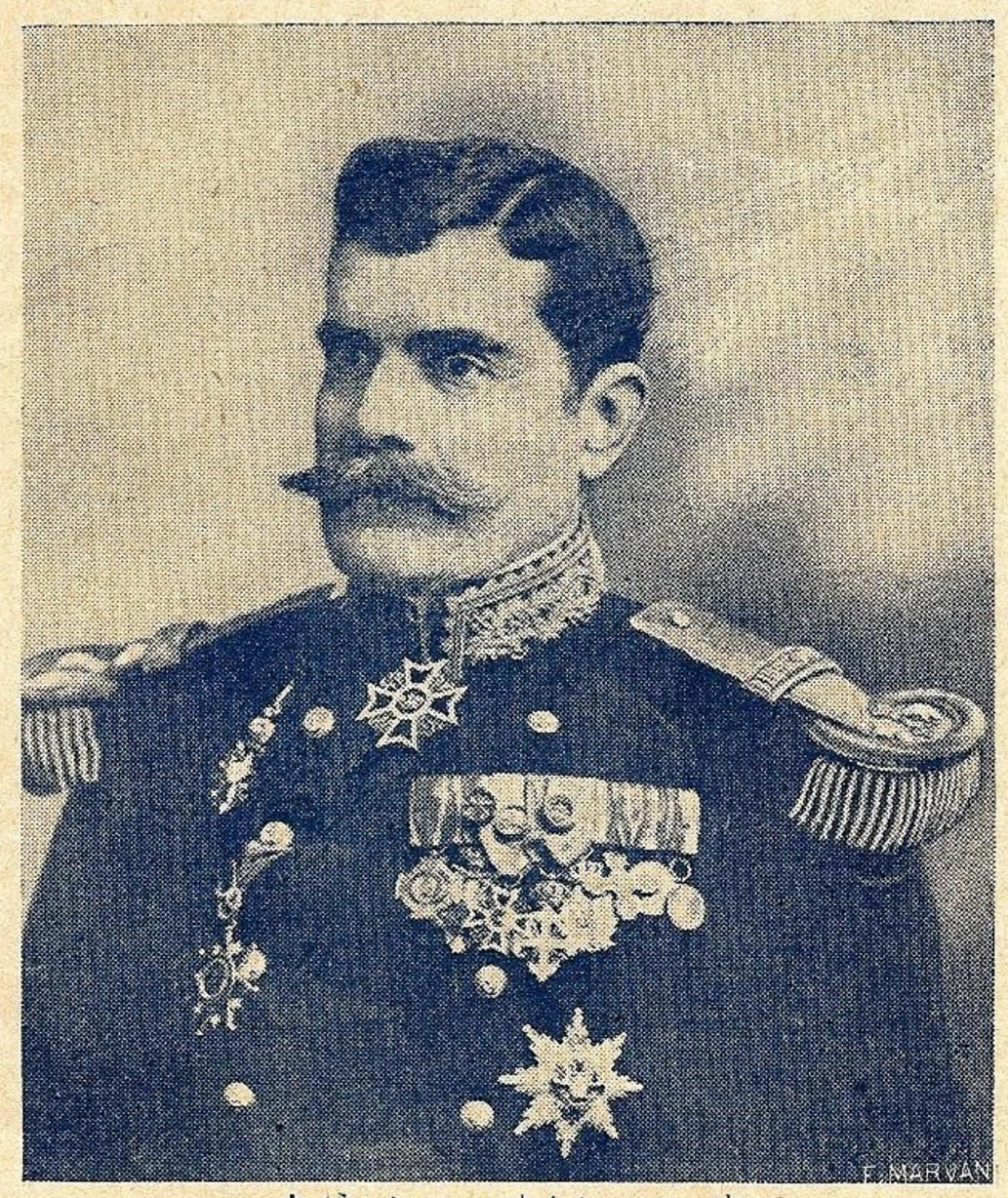
AMIRAL EUSTAŢIU
Veteran

1933, Decembrie 12, Galaţi.

† Contra Amiralul Irimescu Ilie

In momentul de a încheia revista, a sosit ştirea că unul dintre cei care au pus umărul la întemeierea marinei noastre, — Contra Amiralul Irimescu Ilie, s'a stins.

Ne rezervăm dreptul ca în numărul viitor să vorbim aşa cum merită personalitatea celui dispărut. Deocamdată ne mărginim a spune că decedatul s'a născut în comuna Zovriştea (Dorohoi) în anul 1852. După ce a absolvit şcoala militară de infanterie din Dealul Spirei, a fost avansat Sublocotenent în 1872. In războiul Independenţii a fost răsplătit cu „Virtutea Militară" de aur pentru fapte vitejeşti şi avansat locotenent în 1878. Căpitan în 1881, i se încredinţează şcoala copiilor de marină şi a bricului „Mircea" dela



† C. Amiralul Irimescu Ilie

sosirea în ţară, dovedind deosebite însuşiri marinăreşti, admirate şi de străini cu prilejul călătoriei în Italia şi Spania, în 1892. Maior în 1894, Căpitan Comandor în 1898 şi Comandor în 1901, deţine alternativ comanda crucişetorului „Elisabeta", a Diviziei de Du-

ceeace este extrem de dificil cu sistemul de propulsiune şi cârmire actual.

Ilustraţia 1, ne arată noul propulsor (care ca şi o elice, este fixat la pupa vasului) : cutia cilindrică *b* conţine mecanismele cari transformă impulsiunea primită dela maşină prin intermediul angrenajelor *a ;* discul *d,* se învârteşte împreună cu paletele *c,* fiind singura parte a propulsorului care se află în apă. Pe lângă „mişcarea de rotaţie" a discului *d* împreună cu paletele *c,* mai există o „mişcare oscilatorie" automată a paletelor, fiecare în jurul axului lor *e,*

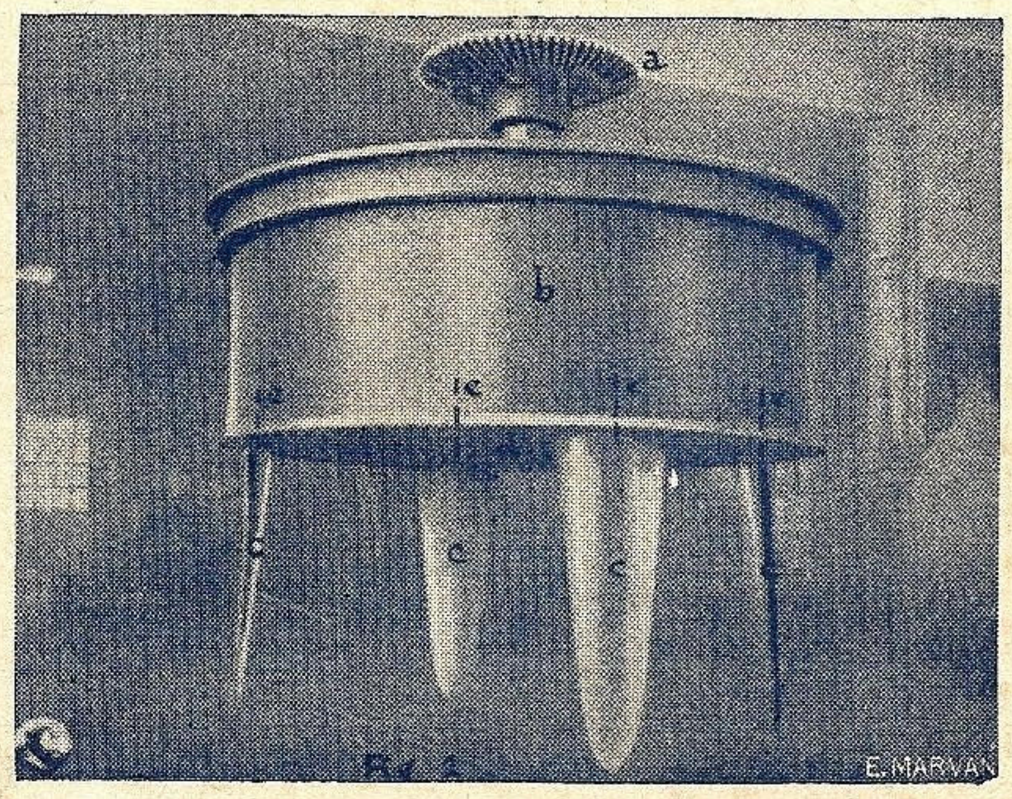


Fig. 1. — Naul propulsor — cârmă.

această oscilaţie servind a da paletei un unghiu în raport cu circonferinţa discului, aducând, după cum paletele au vârful de atac în afara circonferinţei sau înăuntru, fie mersul înainte, fie înapoi, fie cârmuirea într'un bord sau altul.

Să vedem acum cum funcţionează aparatul : privind discul pe de-asupra, să ne imaginăm că el ar fi transparent ; paletele ne-ar părea ca în figura 2. In cazul de faţă, vasul merge înainte (săgeata cu haşuri); discul se învârteşte *întotdeauna* în sens contrar acelui al acelor unui ceasornic. Să ne imaginăm că discul are o singură paletă : punctul ei de plecare va fi poziţia 1 (fig. 2), când ea e paralelă cu circonferinţa discului, în care caz, mişcarea de rotaţie a discului cu paletele astfel dispuse, nu are nici un efect propulsiv şi vasul stă pe loc. cu toate că propulsorul se învârteşte. Mergând înainte — în sensul rotaţiei — ajungem în poziţia 2, în care observăm o modificare a unghiului paletei, datorită oscilaţiei : vârful de atac e îndreptat în afară, ca o mână arcuită care ar trage ceva spre sine, şi în fapt paleta aduce către centrul discului apa în care lucrează, ceeace provoacă o propulsiune. Trecând prin poziţiile 3, 4, 5 şi 6, (în cari paleta are un unghiu maxim în poziţia 4) ajungem la poziţia 7, când paleta este iarăşi tangentă, neavând nici un efect de propulsiune ; cu această poziţie se termină semicercul care poate fi denumit „de tracţiune". In poziţia 8, paleta îşi urmează drumul, însă de astă dată cu vârful de atac în interiorul circonferinţei, ceeace provoacă o aruncare înapoi a apei din interiorul discului, şi astfel, trecând prin poziţiile 9, 10, 11 şi 12, (din cari paleta are un unghiu maxim în poziţia 10), revine iarăşi în poziţia 1 (tangenţială) pentru a reîncepe ciclul. Semicercul acesta ar putea fi numit „de împingere". Ambele forţe, de „tracţiune" şi de „împingere", propulsează vasul, în cazul nostru înainte.

Să luăm acum cele 4 palete în ansamblul lor (fig. 3) : paletele 1 şi 3 sunt tangenţiale, iar paletele 2 şi 4 în poziţie de atac ; pe măsură ce paleta 1 se va apropia de poziţia 2, va căpăta un unghiu de atac ; pe măsura ce paleta 2 se va apropia de poziţia 3, va deveni tangenţială etc., toate oscilaţiile făcându-se automat şi în mod ritmic. .Săgeţile subţiri, paralele, arată mersul curenţilor de apă, aspiraţi de către palete.

Până aci, paletele au lucrat pentru mersul înainte, dar cum unghiul de atac poate fi modificat (dela comandă) şi vârfurile de atac ale paletelor îndreptate înăuntrul sau în afara discului, paletele vor căpăta orice înclinaţiuni, cari vor corespunde fie stopărei, fie mersului înapoi, etc.

In cazul stopărei (fig. 4), e deajuns să se aranjeze paletele pentru a se învârti tangenţial, pentru ca efectul lor asupra apei să fie nul şi vasul să stea pe loc.

Pentru a merge înapoi (fig. 5), nu este nevoe să se inverseze sensul rotaţiei discurilor, ci se modifică unghiul de atac al paletelor, cari acum sunt dirijate înăuntrul discului în semicercul prova, şi în afara lui în semicercul pupa ; în acest mod, paletele trag apa în semicercul pupa şi o resping prin semicercul prova, provocând mersul înapoi. Trebue să se menţioneze că se trece cu cea mai mare uşurinţă dela mersul înainte la mersul înapoi, fără nici o zguduitură a organelor motoare.

Până acum am văzut cum prin simpla modificare a dispoziţiei unghiurilor de atac ale paletelor, se poate realiza mersul înainte,

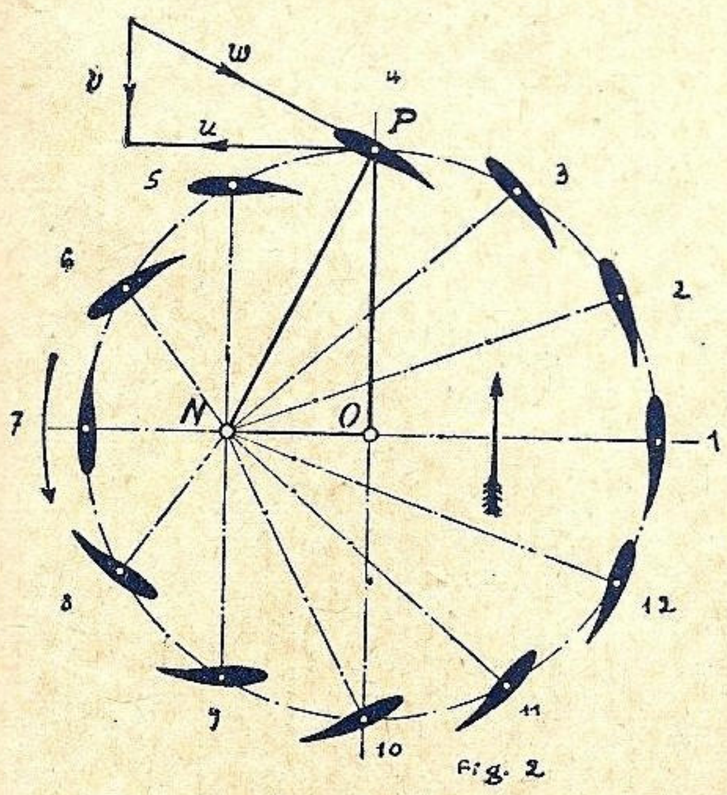


Fig. 2

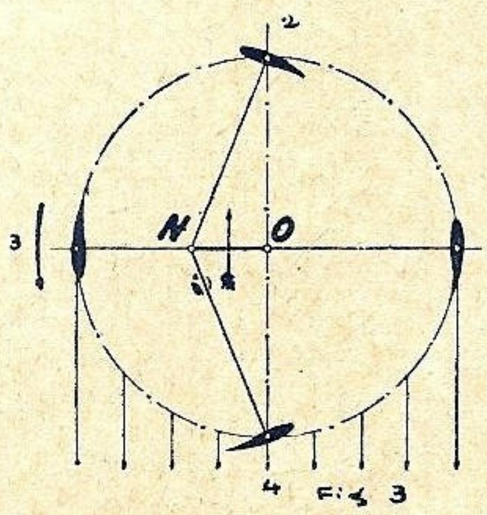


Fig 3

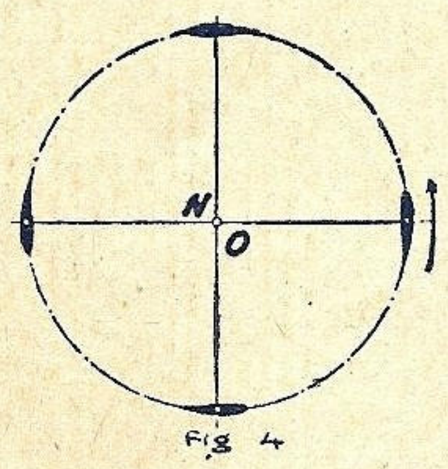


Fig 4

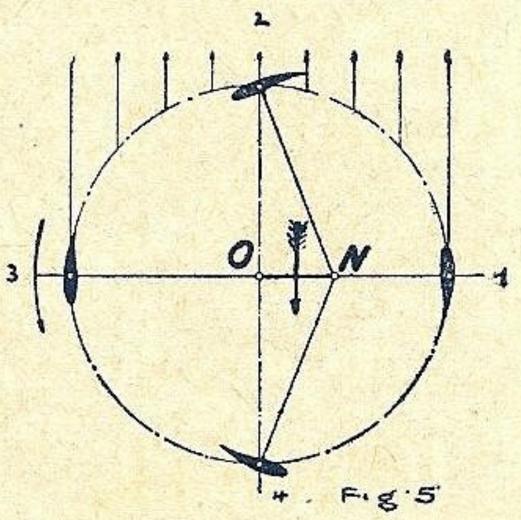


Fig 5

înapoi sau stopa. Tot prin acelaş sistem, se poate cârmui, şi chiar în mod mult mai eficace decât cu o cârmă obicinuită. In fig. 6 se vede dispoziţia paletelor corespunzătoare cârmei în babord, iar în fig. 7, pentru cârma în tribord. Graţie acestor dispozitive se pot executa tot felul de manvre cari alminteri (prin elice şi cârmă) ar fi dificile sau imposibile.

Se pot executa, de exemplu, viraje cu o rază de giraţie cât de mică ori chiar întoarceri pe loc, vasul pivotând în jurul axei de giraţie (fig. 8), iar când un vas are 2 asemenea propulsoare, el

poate — punând unul pentru mers înainte iar celălalt pentru mers înapoi — să se deplaseze lateral, paralele cu unul din borduri (fig. 9). Sunt calităţi de manevră nepreţuite, mai ales în porturi.

Recapitulând avantajele acestui propulsor găsim: 1) mare eficacitate a cârmei, chiar când vasul e în nemişcare, 2) posibilitatea stopării vasului fără a opri sau încetini maşina, 3) posibilitatea ca propulsorul să fie cuplat direct pe motor, 4) economie de forţă motrică, deci maşini mai mici şi consumaţie mai redusă (cu circa 20%), 4) posibilitatea instalării de motoare electrice, de unde o

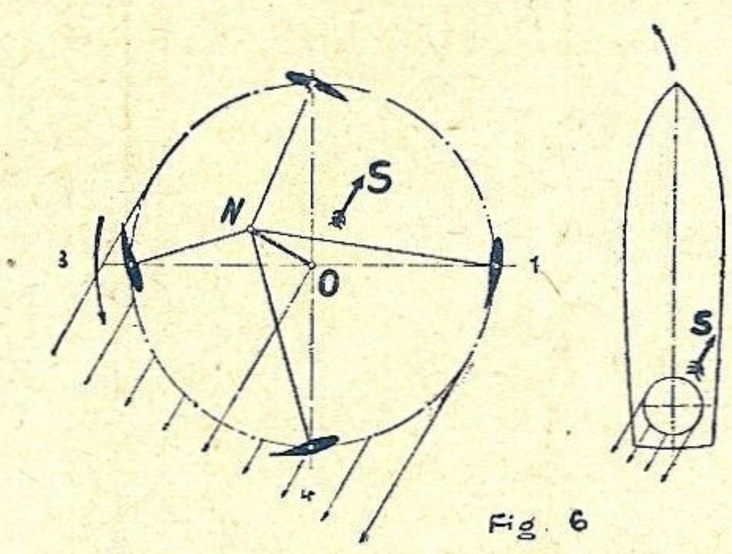


Fig. 6

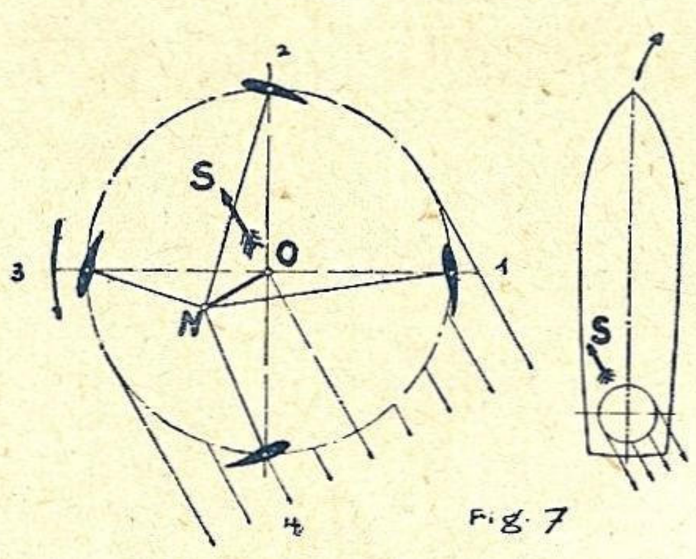


Fig. 7

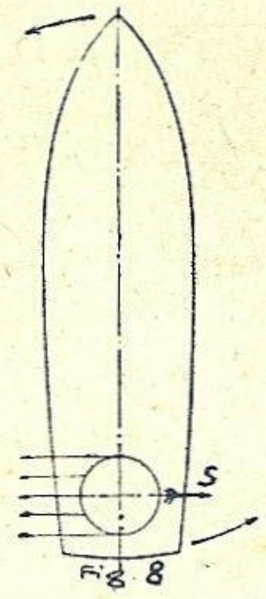


Fig. 8

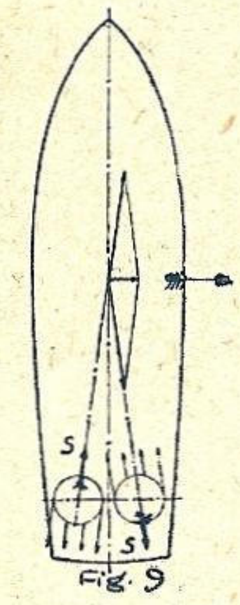


Fig. 9

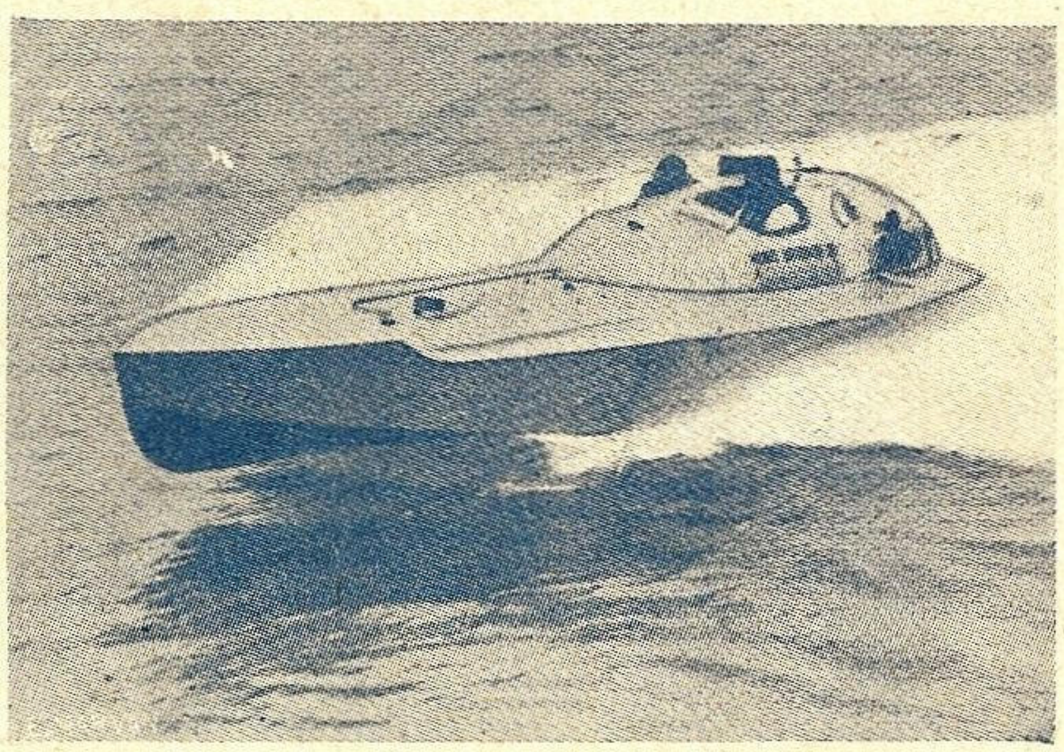
economie de spaţiu, 6) avantaje faţă de roţi ori elici în turele (pentru navigaţia interioară), propulsorul acesta putând fi ridicat într'un puţ.

Coeficientul de eficacitate hidraulică al propulsorului Voith Schneider este de 80%, pe când cele mai bune elici ating deabea 67%.

Pe o şalupă cu un motor de 60 HP. şi cu un propulsor V.-S. de 80 cm. diametru de disc s'a atins o viteză de 23 km. iar distanţa pe care se opreşte, odată stopat, este de 11 metri; o întoarcere de 90° se face în 3 secunde, iar un viraj în plină viteză nu necesită un cerc mai mare decât lungimea bărcei.

Un record mondial

Şalupa cu motor *Miss Britain III*, care a concurat acum două luni în America pentru cupa Harmsworth, a realizat de curând la



O „MISS" cu 100 kilometri pe oră

Southampton, fiind pilotată de Humbert Scott Paine, recordul mondial al bărcilor cu motor, *pe mare* (celelalte recorduri s'au disputat pe ape interioare); pe bază de o milă, a realizat, la dus viteza de 102,132 mile, iar la întors 98,234, ceeace dă o medie orară de 100.183 mile. Trebue ştiut că a avut de luptat — în special la întoarcere — cu ceaţă, vânt şi o mare furtună.

Proect de convenţiune asupra responsabilităţilor în caz de abordaj.

Comitetul Maritim Internaţional, creat în 1897 la Anvers, pentru coordonarea activităţei asociaţiilor naţionale de drept maritim (căruia i se datoresc convenţiile din 1910 asupra abordajelor, precum şi asupra asistenţei maritime), a organizat la Oslo, în August trecut, o conferinţă în cursul căreia s'a elaborat 3 proecte de convenţiuni privitoare la competenţa penală în caz de abordaj, la competenţa civilă şi la sechestrul asigurător al vaselor.

Principiile de bază sunt: 1. „Căpitanul, sau orice altă persoană în serviciul vasului, nu va putea fi urmărit, cu titlu penal sau disciplinar, din cauza acestui abordaj, decât în faţa tribunalelor Statului al cărui supus este, sau al aceluia al cărui pavilion îl purta vasul în momentul abordajului". 2. In apele teritoriale, sunt competente tribunalele Statului ce are suveranitatea asupra acestor ape. 3. Instrucţia judiciară nu va da dreptul în nici un caz la confiscarea vasului, care nu va trebui să fie reţinut mai mult de 8 zile dela intrarea în portul în care a fost ordonată instrucţia. 4. In caz de conflict de competenţă, fiecare din Statele semnatare va avea dreptul să supue chestiunea spre rezolvare Curţei Permanente de Justiţie Internaţională dela Haga, dar acţiunea represivă va fi întotdeauna prescrisă prin curgerea a 2 ani dela data coliziunei. 5. Convenţiunea lasă intacte puterile disciplinare ale Statelor al cărui supus e căpitanul sau persoana în serviciul vasului. 6. Convenţia nu se aplică vaselor marinei militare, nici a celor afectate în mod exclusiv unui serviciu public. (Din „Le Yacht").

Cronica sportivă

Noul subsecretar de Stat francez al educaţiei fizice şi al sporturilor, doctorul *Le Gorgen* a declarat că una din primele lui griji va fi de a face să se respecte jumătatea oră de educaţie fizică obligatorie în şcoli.

Iată o idee din cele mai agreabile şi mai cu seamă o intenţie ce denotă îndată că d-rul Le Borgen a înţeles una din problemele cele mai aprige ale momentului, în ceeace priveşte cultura fizică în şcoli.

Nu mult după declaraţia ministrului francez unele cotidiane şi mai cu seamă gazetele sportive şi-au exprimat părerea că această jumătate oră pe zi de mişcări — de oarece este vorba mai mult de mişcări de educaţie fizică, decât de o veritabilă lecţie ce ar putea eventual să-şi atingă scopul — ar fi complect insuficientă. Mai departe aceste ziare franceze dau ca exemplu toate celelalte ţări unde cultura fizică în Universităţi este plasată cel puţin pe acelaş plan cu educaţia intelectuală.

Şcolile şi liceele noastre cuprind aproximativ între cinci şi şeapte ore de curs pe zi. Ar fi suficient numai jumătate cealaltă jumătate ar trebui consacrată jocurilor şi sporturilor.

nare şi Inspectoratul General al Porturilor. In 1909 e avansat C. Amiral în rezervă şi pensionat, iar în 1919 trece în retragere.

In toate aceste grade, dela cel mai mare, în afară de înaltele sale calităţi marinăreşti şi militare, care l-au îndreptăţit la o aşa carieră frumoasă, s'a remarcat şi prin deosebite calităţi sufleteşti, care le-a inspirat şi subalternilor, pe lângă ucenicia pânzelor. Era un mare iubitor al celor mici, care alerga la „tata Ilie" ca la un adevărat părinte. Cu deosebită grije pentru educaţia celor tineri, operă în care a fost ajutat şi de d-na Irimescu, casa amiralului Irimescu era deschisă tuturor. Blând şi înţelegător, ştia să folosească pentru propăşirea marinei toate elementele, chiar şi cele slabe. „Cu oameni deştepţi şi învăţaţi cine nu ştie să facă treabă; totul e să faci treabă bună cu mijloacele bordului, adică cu ceiace ai la îndemână. Aci e meritul", — şi l'a avut.

La înmormântarea sa, care a avut loc Duminică 10 Decembre, toţi nu aveau pe buze decât: „S'a dus unul care n'a făcut nimănui nici un rău, ci numai bine".

Liga Navală Română exprimă şi pe această cale condoleanţe îndureratei familii.

† Marchizul de Balincourt

A murit Marchizul de *Balincourt,* fost Comandor în Marina franceză, fiu de marinar, al unuia dintre acei marinari francezi, cari în 1853—56 au luptat în apele Mării Negre!

Cine nu-l cunoaşte din scrierile lui, mai ales de pe urma anuarului *„Les flottes de combat",* desemnat de cele mai multe ori pur şi simplu cu numele lui? Anuarul, fondat în 1897, este printre cele mai vechi publicaţiuni de acest fel. A reapărut în 1900, în 1903 şi apoi în fiecare an, cu excepţia anilor 1905 şi 1913, când autorul naviga în Extremul Orient şi se afla în imposibilitate de a face corecturile necesare. Răsboiul mondial a întrerupt şirul anuarelor în 1915. A mai apărut în 1917 şi după aceea părea mort. Insă Marchizul de *Balincourt* nu era omul să se lase descurajat aşa de uşor. La finele anului 1924 anuarul a apărut din nou şi de atunci din doi în doi ani. Ultimele ediţii n'au mai eşit sub îngrijirea lui personală. Cedase locul, asigurând din timp continuitatea operei, care-i poartă numele şi care azi este anuarul cel mai accesibil.

Cine nu cunoaşte pe Marchizul de *Balincourt* din traducerea cărţilor Comandorului rus *Semonoff: „L'Escadre de Port-Arthur", „Sur le Chemin du Sacrifice", „L'Agonie d'un Cuirassé"* şi *„Le Prix du Sang",* a cărţii Căpitanului rus *Steer: „Le Novik"* şi a aceleia Comandorului rus Von *Essen: „Les derniers Jours du Sébastopol à Port-Arthur"?* Primele dintre aceste traduceri au servit mai ales restabilirei renumelui nefericitului Amiral rus *Rojestvensky,* învinsului dela Tsushima. Drept atenţie deosebită familia, după moartea amiralului, a încredinţat Marchizului de *Balincourt* epoleţii lui.

Memoria lui va rămâne vie în noi toţi, graţie operilor lui, graţie însuşirilor lui sufleteşti, de cel mai înalt ordin şi captivante la un contact fie chiar îndepărtat.

A murit Marchizul de *Balincourt!* Fie-i ţărâna uşoară!

WLADIMIR V. MENDL

Recenzii

MAURICE LAROUY *„Invincibile Armada".* Soarta *Invincibilei Armada* este unul din evenimentele cari au schimbat nu numai viitorul câtorva naţiuni, dar chiar faţa întregei lumi, şi d-l *M. Larrouy,* cunoscut scriitor maritim, devenit celebru cu a sa „Odisee a unui cargo torpilat", ne dă o frescă amplă a formidabilului plan de a invada Anglia, care trebuia realizat prin *Invincibile Armada.* Vom reda câteva pasagii, din această atrăgătoare carte, în cari e descrisă viaţa marinarilor precum şi războiul naval în sec. XVI.

„Cum au dormit şi cum se deşteaptă cei 500 de mateloţi şi de soldaţi, îngrămădiţi în marele galion sau în superba galeră *San Martin* sau *Rosario, Ragazona,* sau *Santa Ana?* Vasul lor nu depăşeşte 1.000 de tone: acestei densităţi de echipaj i-ar trebui 30 000 tone, ceeace reprezintă tonajul actual al marilor vase ale epocei noastre, dar acestea din urmă, pentru o masă atât de formidabilă, nu depăşesc 1.500 oameni ca echipaj".

„Ce îngrămădire de grajd sau de staul reprezintă gloata aceasta fără formă, vorbind toate limbile, neştiutoare de destinul ei, de ţinta călătoriei, a locului unde se găseşte şi îngrămădită în centrul navei, în acelaş loc cu caii şi catârii cavaleriei şi artileriei de câmp, în magazii mici, joase, deschise pe sus la toate relele vântului, grindinei şi ploaei, când spălaţi de valuri furioase, când înăbuşiţi de atmosfera irespirabilă, zdruncinaţi fără încetare dela Coronha la Gravelines, şi care cu toate acestea execută în fiece zi ordinele amiralului?

„Se deşteaptă uneori către ora 3, depărtându-se unii de alţii din înghiesuiala din timpul nopţei, căci au stat lungiţi unul lângă altul că animalele în staul, pe scândura goală, pe o cuvertură aspră de lână, poate pe un braţ de pae sau de fân furat din ieslele cavaleriei; cum au reuşit să aţipească? Deja pe galerele cu echipaj redus fundurile vasului erau o santină, acelea ale navelor sunt o cloacă care nu se goleşte niciodată. Saltelele şi podelele furnică de insecte, de ploşniţe, de toate ororile născute dintr'o murdărie obişnuită în acea epocă, obligatorie pe orice vas. Nimeni nu se spală vreodată; apa dulce e mai preţioasă decât pepitele şi pistolele de aur închise în lăzile căpitanilor sau în acelea ale vasului-tezaur; ea nu trebuia risipită!".

„Toţi se scoală scărpinându-şi pielea aprinsă, biciuită de vânt sau de stropii valurilor şi se aruncă asupra hârdaelor în cari o fiertură neagră, şi o mămăligă fără nume reprezintă hrana lor de dimineaţă, de prânz sau de seară. Năutul şi bobul nu sunt din ultima recoltă, căci *Armada* a plecat prea de vreme din Spania, ci au fost conservate de anul trecut în hambarele mucegăite ale Lisabonei, ale Cadizului şi ale Coronhei. Fiecare boabă îşi are viermele ei, colonia sa de gărgăriţe şi totul e muiat într'o apă păstrată în barile pe jumătate putrezite. Lichidul mişună de bacterii, de mormoloci, de toată mulţimea animalelor invizibile sau târâtoare pe care nici o profilaxie nici o igienă nu ştie să le distrugă. Galeţii de porumb sau de grâu, au un miros de putred, sunt acoperiţi de ciuperci, şi trebue ferocele apetit al acestor flămânzi pentru a lua din grămadă, cu mâna drept lingură şi cu degetele ca furculiţă"...

„Tunurile *Armadei* nu cunosc ţintirea în înălţime şi direcţie, inventate în secolele următoare; afeturile sunt una cu punţile şi ţeava e imobilă pe afet; ea eşea din pereţii vasului printr'o deschizătură cu puţin mai mare decât gura tunului, şi prin ea tunarii dinăuntru nu pot vedea nici ce se petrece afară, nici asupra cui trag. Afară de aceasta, tunurile se încarcă pe la gură, şi această operaţie nu poate fi făcută decât de oameni cari circulă în afara galionului, pe un fel de balcoane galerii nu mai late decât o scândură: precineta. Aceşti oameni expuşi a cădea în apă din cauza ruliului, expuşi focului inamicului şi săgeţilor arbaletelor(cari mai sunt încă în uz) îndeplinesc, cu toată ignoranţa şi oboseala lor, extraordinara muncă de a încărca piesele. Când s'a tras un foc, tunul e ferbinte şi trebue răcit, fără de care praful de puşcă ce se va introduce, s'ar aprinde imediat. Servanţii externi înmoase în apă mături de cânepă, bureţi sau perii şi răcorind inima tunului, încearcă să scoată fiecare aplecare a vasului rămăşiţele combustiunei, cari curg în mare ca din nişte burlane de bronz, apoi caută să usuce interiorul cu stupă uscată, pe care o îndeasă cu braţul până la culată; rareori tunul este uscat atunci când iau praful de puşcă cu nişte linguri din butoiaşe pe care alţi mateloţi le spânzură peste copastie. Ei varsă în ţeavă 2, 3 sau 4 linguri, după calibrul şi greutatea ghiulelei (4, 8 sau 10 livre), apoi îl îndeasă; din

coşuri ce deasemeni atârnă peste bord, iau proectilul care corespunde calibrului, îl împing cu forţa, sau îl lasă să alunece (căci interiorul nu e turnat exact şi rareori o ghiulea nu are sau prea mult joc sau prea multă frecare, fără a mai vorbi că rareori e rotundă)"...

Cât despre răniţi, măcelarul sau călăul bordului le tae cu groaznice lovituri de topor sau de satâr picioarele zdrobite sau braţele frânte.

Anestezia şi profilaxia nu s'au născut încă: nenorociţii urlă înfiorător; sângele le curge şiroae pe punţile murdare. Ca să se evite cangrena şi tetanosul nu există decât o singură cauterizare: aceea a fierului roşu; măcelarul sau călăul înroşesc la cuptoarele bucătăriilor, lopeţi sau table, le aplică pe ciompurile sângerânde cari sfârâe, se carbonizează şi răspândesc o groaznică duhoare de carne arsă. Oamenii din aceste timpuri nu au nici ochi nici urechi pentru îngrozitoarea tragedie a torturilor. Oricine moare pe loc, este îndată aruncat în mare; ceilalţi, mai puţin fericiţi, vor crăpa printre vermină, guzgani şi murdărie".

Nostromo

Reviste primite

LE YACHT No. 2.640, *vase şi metode hidrografice,* descriind noile sisteme de sondare; No. 2.641, *Italia şi marina sa,* expunere *a regimului de protecţionism ce aplică Italia flotei sale comerciale;* No. 2.642, *Flotila dela Dover,* studiu critic asupra acţiunei ei în timpul războiului, inspirat de cartea Amiralului Bacon, fostul ei comandant; No. 2.643 dări de seamă asupra yachtingului francez; No. 2.644, un proect pentru dezvoltarea yachtingului francez.

ITALIA MARINARA No. 21 şi 22 descriu monumentul ridicat la Brindisi, în onoarea marinarilor italieni.

FREIE DONAU No. 11, *Seziunea de toamnă a C. E. D.,* după această revistă, două sunt problemele ce s'au pus: 1) Scăderea traficului prin gurile Dunărei, datorit în special reducerei tarifelor C. F. R. pentru transporturile îndreptate la Constantza, Statul român voind a lovi astfel în comisie 2) Chestia barei dela gură; *Lupta pentru podul peste Dunărea Inferioară; Germania şi Europa Sud-estică,* bazat pe analiza schimbului de mărfuri, autorul pune în relief interesele economice Germane în Sud-estul European, dar nu deghizează destul de dibaci tendinţele politice ale acestei ţări, care ameninţă tot Sud.Estul Europei cu un nou Drang nach Osten.

RIVISTA NAUTICA ITALIA NAVALE No. 17—18, *Reorganizarea grupului Italia, Reorganizarea Soc. Transatlantique şi învăţămintele sale.*

UEBERSEE No. 11, *Interesele maritime ale Germaniei în Adriatica.*

DIE YACHT No. 41 *Avarii la cârmă;* No. .42; No. 43; No. 44; articole despre yachtingul german; No. 45, *Studii asupra devierei compasului;* No. 46, *vechea arhitectură navală olandeză; No. 47,* se ocupă despre *yachtingul pe ghiaţă.*

BULETINUL POMPIERILOR ROMÂNI, No. 11, Noembrie.

BULETINUL UNIUNEI CAMERELOR DE COMERŢ ŞI INDUSTRIE No. 10, Octombrie.

BULETINUL PORTURILOR ŞI CĂI DE COMUNICAŢII PE APĂ No. 11 Noembrie cu:

Şase luni de activitate ale S. H., din care se vede că s'au scos 100 de epave şi 22 de vase înecate, s'a făcut ridicări hidrografice la gurile Dunărei, reparaţii de vase, regularea şenalului pe Prut. N.

ROMÂNIA PITOREASCĂ, revistă de turism şi sport, An. I No. .4—5 Sept. Oct.

ARIPA, buletin informativ al Asociaţiei Române pentru Propaganda Aviaţiei, No. 2 (Noembrie).

LUPUL DE ARGINT, revistă pentru cercetaşi şi tineret, publicată de cohorta „Negru Vodă" No. 11 (Noembrie) admirabilă şi fără pretenţii.

CRAINICUL CETĂŢII No. 2—3 (Iulie-August), revistă culturală care apare la Burdujeni.

POŞTA INFORMATIVĂ No. 141—142, revistă lunară a funcţionarilor P. T. T. în care, între altele se descrie viaţa dela căminul maritim P. T. T., un exemplu de solidaritate funcţionărească, gospodărie şi organizare medicală.

LUMEA NOUĂ, Anul II, No. 11 (Noembrie).

PESCĂRIA ŞI PISCICULTURA, anul VI, No. 10 şi 11, organ de apărare al intereselor pescăreşti.

MORSKI SGOVOR (organul Ligei Navale Bulgare). No. 6, Iunie, cu următorul sumar:

† *Locotenentul tehnic G. Dimitrov; Rolul Societăţii bulgare de navigaţie comercială,* de d. V. Ignatov; *Comerţul exterior al Bulgariei prin porturile dunărene în anul 1932,* de d. V. Baharov; *Dunărea şi comerţul nostru exterior,* de d. G. Pancev; *Protecţia navigaţiei în Statele Unite; Flota comercială roşie,* de d. B. F. Cadomţev; *Rezultatul celui de-al patrulea concurs, organizat de noi printre tineretul şcolar; Ultimul repaos,* de d. Zernin; *Pe fundul mării,* de d. Ş. Terescenco; *„Otravă pe vapor!"* de d. Ralf Urbaneţ; *Magellan şi Oceanul Pacific,* de d. Charls G. Fingar; *Partea oficială:* din viaţa şi activitatea Ligii navale naţionale bulgare; *Informaţiuni navale:* flota submarină italiană, ştiri navale din Rusia, ştiri sociale; *Bibliografii.*

— No. 7, Septembre, cuprinde:

Primul nostru redactor, editorial; *Navigaţia bulgară; Flota militară contemporană turcă,* de A. Sobolev; *Decolarea avionului, cu catapult, şi importanţa ei pentru navigaţie,* de ing. Ostroev; *Amenajarea flotei comerciale pentru nevoile probabile, în timpul de război; Raidul escadrilei italiene Roma-Chicago-Roma,* de d. Kulev; *In apă,* primele impresii ale unui scafandrier; *Pregătirea Turciei pentru războiul cu rusii dela 1877,* de arhimandritul Inocenţiu; *Catastrofa lui „U. 202",* de baronul E. Epiegel; *Lansarea a două şalande* contruite la Koratlovag; *Sporturile pe apă,* concursurile sportive ale marinarilor bulgari; *Partea oficială,* din viaţa şi activitatea Ligii navale naţionale bulgare; *Informaţiuni navale.*

Bibliografie

V. AMIRAL WILFRID NUNN *„Les canonnières du Tigre"* (trad. franceză, ed. Payot, 18 fr.), descrierea acţiunei canonierelor britanice în războiul din Mesopotamia.

SERVICIUL ISTORIC AL MARINEI ITALIENE *„Submarinele noastre în războiul 1915—1918"* (în italiană, ediţiune oficială), are următoarele capitole: 1) organizarea generală a serviciului submarinelor. 2) rapoartele misiunilor îndeplinite de submarine. 3) pierderile de submarine, 4) activitatea submarinelor aliate în legătură cu forţele navale italiene.

C. AMIRAL ARNO SPINDLER *„Războiul comercial cu submarinele"* (în germană, ed. Mittler); de acelaşi: „La guerre sous-marine d'après le Service historique de la Marine allemande (trad. fr., ed. Payot 25 fr.).

HUGO VON WALDEYER-HARTZ *„Admiral Hipper"* (în germană, ed. Kittler, 3.60 mărci) viaţa şi opera marialului Hipper, care a fost comandantul escadrei crucişătoarelor de bătălie în timpul războiului, iar după Jutlanda, comandantul lui Hochseeflotte.

HANS KUTSCHER *„Rebeliune a Amiralilor sau Revoltă a mateloţilor"* (în germană, ed. Kohlhammer, 3 mărci), studiu asupra stării de fapt, care a adus revolta mateloţilor germani, în 1918.

ALFRED NAGEL *„Patru nave de război „Deutschland"* (în germană, 3 mărci) istoricul celor 4 vase ce au purtat acest nume, dela 1848 în zilele noastre.

IACOB REHDER *„Pierderile flotelor de război străine în războiul 1914—1918"* (în germană, ed. Lehmann, 2.40 mărci).

C. AMIRAL (R.) FRIEDR VON KÜHLWETTER *„Ska-*

gerrack" (în germană, ed. Ulistein, 2.85 mărci) încă un studiu asupra bătăliei dela Yutlanda.

WILLI STÖWER *„Cu pensula şi paleta pe mare"*, cu 267 ilustraţii (în germană, ed. Westermann 6.80 mărci), autorul este un cunoscut pictor de marină, ale cărui opere orice marinar a avut ocazia să le aprecieze.

CONTELE FELIX DE LUCKNER *„Prietenul meu Juli-Bumm"* (în germană, ed. Koehler und Anelang, 4.80 mărci), renumitul corsar, descrie aventurile de război ale camaradului său, căpitanul Lauterbach, fost ofiţer de prize pe *Emden.*

SEMSTOTT *„Forţarea blocului de către Moewe"*, (în germană). germană).

GAMILLE VALLAOX, *La Geographia des mers.*

Autorul a dat în 800 de pagini, rezultatul muncii de 30 ani ca profesor la şcoala navală.

Apa mării acoperă 361 milioane de kilometri pătraţi din suprafaţa globului, deci de 2,43 ori mai mult de cât uscatul.

Volumul în schimb nu e de cât de 1.330.000.000 km.^{3}, adică doar a opta sută parte din volumul total. .

Importanţa apei e generală : ea intră în ţinuturile vieţuitoarelor. De aci interesul ce-l prezintă apa.

In volum se studiază fundurile, egalitatea nivelului mărilor, caracteristicele fiecărei mări, vânturi, curente, marea, gulfstreamul. Se mai studiază marea ca instrument de migraţie şi cuceriri, ca stimulent al ordinei sociale, pescăria alimentară şi cea a perlelor. .

Cartea nu e numai a unui cutreerător al mărilor, ci înfăţişează viaţa oceanelor.

Redacţionale

LENOI AILATAN. — D. Comandor Cristescu v'a văzut poezia ? Nu ar strica.

G. GÂSCĂ, Sulina. — „Averof" nu merge, fiind jicnitor. Celelalte poate în numărul viitor.

CIOCAN, Galaţi. — Prea personale şi fără interes general, deşi forma e minunată.

Z. N. — Necrologul lui Leygues sosit după alte trei, — era simpatizat răposatul !

C-dor DUMITRIU. — Suntem în aşteptarea sfârşitului, pentru a publica şi începutul *„primului voiaj"* atât de interesant.

JACQUES LEOTARD. — Istoricul interesant, dar prea cunoscut.

G. C. BAGHINĂ. — Vă felicităm de inspiraţie, dar regulele poeziei diferă de cele de drum, în care nu ne 'ndoim că sunteţi neîntrecuţi.

Lt. KLEIN. — Foarte hazliu jurnal, dar ne e teamă că vom stârni furtună, chiar dacă am căuta să-l retuşăm. Face a fi citit la un „101" sau la careu, dar pentru publicat, vom extrage poate ceva pentru numărul viitor. Talent aveţi, cultivaţi-l, aruncând peste bord anumite expresii prea tari, — „bucăţică", „viermi", „calendar", etc.

Lt. DUMITRESCU şi COSTEA. — S'a primit contribuţia dvs. la dicţionarul marinăresc şi vă mulţumim din suflet. Dacă v'ar imita toţi ! Ceeace voim este atât a face înţeles în public limbajul nostru, cât şi a introduce expresii marinăreşti, care se găsesc în autorii români chiar ; ca atare îndemnaţi şi alţi camarazi să ciugulească în literatura atât de bogată. .

SAVONA, Galaţi. — E uşor a face versuri.... dar poezie foarte greu ! Redăm totuşi sfârşitul, ca o adevărată gândire poetică, inspirată de moartea peştelui zburător lovit de copastie :

De-aşa tristă 'ntâmplare
Dintr'un sorb de undeva
Din adâncul fund de mare
Oare 'l plânge cineva ?

Mă 'nfioară a mării undă
Când în vis privesc adâncul
Iar misterul să-l pătrundă
In zadar aleargă gândul.

CRISTOFOR DAN SAMSONIC, Sulina. — Deocamdată „Insula". Mai târziu celelalte.

TABLA DE MATERII PE ANUL 1934 (1933)

POLITICA MARITIMA — Pag.

Bart (Jean). Căile Levantului 1
Gheorghiu Marius. Blue Band 5
„ „ Rolul marinei comerciale în economia naţională 81
Nostromo. Criza transporturilor maritime şi conferinţa dela Londra 201, 225
Oprişanu (Comandor Emil). Educaţia profesională pe navele şcoli . . . 53, 87, 124, 149
Roman (Lt. Comandor A. C.). Problema dezarmărei . . 25
„ „ „ Acordul naval dela Londra 51
Tobescu (Locotenent I.). Desvoltarea portului Galaţi prin zone libere 179
Vaglianatos Spiru. Subvenţiile flotelor comerciale 114
Lt. C-dor C. Ştefănescu. Puterea navală a României . . . 251

MEDICINA, HIGIENA, SPORTURI

Culea Apostol. Un sport de apă luat dela polinesieni . . 159
Dumitriu (Dr. S.). Răul de mare 10
Epureanu (Locotenent Paul). Innotul şi omul 12
„ „ „ Innotul la mare 121
Guerro (Avocat Dr.). Secretul înnotătorilor japonezi . . . 171
G. M. Pentru începătorii sportului nautic 32
Iliescu-Brânceni (Ing. N.). Motoare de barcă peste bord . 93
Petrescu (Dr. Eugen T.). Vâslirea 89
„ „ Prevenirea înnecului 91
„ „ Innecarea în bazinuri . . . 119
„ „ Nu vă înnecaţi 161

INIŢIERE MARINĂREASCĂ

Buholtzer (contra Amiral Corneliu). Povestea navigaţiei 9, 36, 84
„ „ „ O călătorie cu vaporul peste dealuri . . . 60
„ „ „ Tipuri maritime : musul 123
Caranfil (Ing. N.). Instalarea motoarelor în bărci şi yachturi mici 117, 158
Gheorghiu (Al. Marius). Yachting 116
Mendl (Dr. Ing. Vladimir). O barcă simplă 95
Moş Delamare. Vocabular marinăresc 127, 154, 204
Negulescu (Locotenent Zaharia). O experienţă în navigaţia de plăcere 56
Nostromo. Vocabular cu termeni nautici . . . . . No. 2—3
Vasiliu-Belmont (Ing. G.). Zborul pe d'asupra apelor 86

OCEANOGRAFIE, PESCĂRIE

Brătescu-Voineşti (Ioan Al.). Cu undiţa 99

Pag.

Gheorghiu (Marius). Despre valuri 57
M. D. Explorarea fundului mării 102
„ O nouă navă de cercetări oceanografice 240
Negulescu (Locotenent Zaharia). O utilă experienţă aluvionară 215
Popovici (Dr. Zaharia). Momentele care au favorizat nimicirea peştilor din apele curgătoare de munte 157
Christofor Dan Samonic. La insula şerpilor 265
C. Amiral P. Bărbuneanu. Deblocarea Dunării de ghiaţă . 250

PROPAGANDA, CERCETĂŞIA.

Daia (Alexandru). Cercetaşii pe drumuri de apă 90
Delamare (Moş). 15 August 141
Ionescu-Jonsohn. Veniţi la mare 111

TECHNICE, MILITARE

Andreescu (Sub-Locot. N.). Radio drumuri şi radio faruri . 192
Bardescu (Lt. C-dor N.). Transporturile militare pe cursurile de apă 206
M. D. Apărători hidrostatice 216
Moşul. Vapoare cu aripioare 242
„ Observaţii solare fără soare 243

NAUFRAGII, SALVĂRI

Bart (Jean). Salvarea naufragiaţilor 42
Boerescu (C-dor Cezar). Salvarea vaporului „Principesa Maria" la Tenedos 3, 27
Inventator. Geohydrostatul, aparat de salvare românesc . . 68
Mendl (Dr. Ing. Vladimir). S. O. S. 152
M. D. Salvarea naufragiaţilor 133
M. T. Un nou sistem de vapor 238
C-dor Oprişanu Emil. Salvarea naufragiaţilor 255
Cpt. Sandovici. Contribuţia marinei la uscat 258

LITERATURĂ

Proză

Bart (Jean). După câţi-va ani 62
„ „ Dunărea 80
„ „ Mastela 164
Boerescu (Cezar). Marea 76
Bucuţă (Emanoil). Marea 76
Culea (D. Apostol). Dunărea şi marea în folclorul românesc 77
Klein (Locotenent R.). La uscat 167
Moş Delamare. Vinovatul 41
„ „ Ea 97
„ „ Mastela Detectiv 165
„ „ Răsplată domnească 189
Negru (Mihail). O poveste marinărească 210
Sart. Vocaţie 237
Van Kub (tr. de *Movenes).* Inamicii 19
H. Willson. Dramele mării 263

Versuri

Galia (Tudor). Aşi vrea 62
Plutaşu (Ioan). Portul 15
„ „ Dionysopolis 37
„ „ Omul şi marea 61
„ „ Când voi fi dus pe mare 96
Rădulescu (Mircea). In faţa mării 37
Spring. La moartea lui Jean Bart 96
Stanculescu (Prof. D.). Inchinare M. S. Regelui 189

DREPT, LEGI, REGULAMENTE

Georgescu (C. George). Poliţia porturilor şi a navigaţiei . 181, 203

Pag.

G. M. Asistenţa marinărească 185
Longinescu (D. G. L.). Din dreptul maritim . . . 112, 155
Nostromo. Abordaje 55
Tonegaru (C.). Legislaţia în marina noastră comercială . . 43
„ Indatoririle comandantului 156
„ Inceputurile şi activitatea tribunalului şi Curţei de prize maritime 233
Trandafirescu (Locotenent). Regimul juridic al mării teritoriale 186, 209

ISTORIE

Verzariu (Dr. Pompiliu). Inceputurile navigaţiei cu tancuri . 231
Zagoreanski-Kisel (Căpitan). Memoriu de război şi revoluţie . . . 19, 33, 63, 127, 166, 187, 212, 235, 259
Gheorghiu (Marius Al.) Vechi documente 29
Nostromo. Operaţiuni navale la gurile Dunării în timpul războiului Crimei 102

CRONICA EVENIMENTELOR

Delamare. Ziua mării în Polonia 148
Delfin. Călătoria de studii a navei-şcoale „Constanţa" . . 217
Moş Delamare. Dezastrul vaporului „Atlantique" . . . 16, 43
Mirth. Proectul unui adăpost de pescari 170
„ Raidul lui Italo Balbo 183
„ Cum s'a serbat patronul marinei 194, 218
„ Marinarii pompieri 215
Negulescu (Z.) Sistem de propulsiune Khort 134
„ Ghiaţa salvatoare 215
Neagu. Botezul navei „Alba-Iulia' 220
„ Şcoala apei 16
„ Ziua apei 76
„ „Universul" şi marina 131
„ Cum s'a serbat ziua apelor 142
„ Un dar regal 177

RECENZII

Claude Farère. Un marinar 13
John Lowèile. Le berceau sur l'abime 21
Henry de Monfreid. La croisiere du hachich 45
Dr. Gr. Antipa. Pescăriile în cadrul economiei naţionale . 70
Jean Bart. Europolis 104
Apostol Culea. Alain Gerbault *129*
Cap. Rietelen von Kleise. The bank invader 173
Al. Larrisson. Bouyssol le Marin 224
C-dor Cezar Boerescu : La gravitation et les mouvements des corps celestes 224
C-dor Cezar Boerescu. Efecte giroscopice şi electromagnetice 224

NECROLOGIE

Ionaş Grădişteanu 18
Jean Bart . . . . . No. 5
Lt. Comandor Darian Dumitru 169
Georges Leygues 216
Sir John Ellerman 243
Amiral Irimescu Ilie 276

LIGA NAVALĂ ROMANĂ

Darea de seamă a adunării general a L.N.R. 17, 18
Darea de seamă a adunării generale a L.N.R. (secţ. Constanţa) 137

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

SOCIETATEA ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE

S. R. D.

AVIZ

Se aduce la cunoştinţa Onor. Publicului călător, că ITINERARIUL vapoarelor de pasageri al Soc. S. R. D. în vigoare dela data de 28 MAI 1932, a fost astfel întocmit pentru ca să stabilească o

Legătură directă între C. F. R. şi vapoarele S. R. D.

şi anume:

1) Plecare din Bucureşti cu trenul ac. No. 65 la ora 13^{40} şi sosire la Galaţi la ora 19^{10} de unde vapoarele S. R. D. pleacă la ora 21^{15} spre Tulcea-Ismail-Chilia Nouă-Vâlcov.

2) La înapoere, vapoarele S. R. D. sosesc dela Vâlcov - Chilia Nouă-Ismail şi Tulcea, la Galaţi, la ora 4 dimineaţa având legătură cu trenul acc. No. 76 care pleacă la ora 5 şi soseşte la Bucureşti la ora 9^{40}.

Vapoarele soc. S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant de primul rang.

DIRECŢIUNEA

Inve
M

„POMPIER"

CEL MAI BUN APARAT DE STINS INCENDII

Unicul Birou de vânzare

BUCUREŞTI

Str. Carol I No. 24 — Telef. 3.2401

INSTITUT DE ARTE GRAFICE E. MARVAN
BULEVARDUL PRINCIPELE MIRCEA 10, BUCUREŞTI VI

Preţul Lei 25.—